

Merenkululaitoksen sisäisiä julkaisuja 10/2006

Merenkululaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2008–2011



Merenkululaitos

Helsinki 2006
ISSN 1456-9442

Merenkululaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2008–2011

Sisältö

Yhteenveto	3
1 Toimintaympäristön kehitys	5
2 Hallitusohjelman ja hallituksen strategia-asiakirjan tavoitteet sekä hallituksen kannanotot	8
3 Merenkululaitoksen rakennemuutos	11
4 Merenkululaitoksen strategia	13
Merenkululaitoksen missio	13
Merenkululaitoksen visio	13
Merenkululaitoksen strategiset päämäärät 2010	14
Strategisten päämäärien edellyttämät toimenpiteet	16
5 Toiminta-alueiden strategiat	19
5.1 Väylänpito	19
5.2 Merikarttoitus	20
5.3 Talvimerenkulku	23
5.4 Meriliikenteen ohjaus	25
5.5 Meriturvallisuus	28
5.6 Yhteysalusliikenne	30
5.7 Sisäinen tuotanto	31
5.8 Oikeus- ja tilastopalvelut	33
5.9 Ohjaus- ja tukitoiminnot	33
6 Maksupolitiikka ja kustannusvastaavuus	36
7 Yhteenveto Merenkululaitoksen suunnitelmakauden voimavaroista	38
7.1 Rahoitus	38
7.2 Henkilöstö	40
7.3 Omaisuus	42

LIITTEET

Liite 1	Talousarviorahoitus	43
Liite 2	Merenkululaitoksen toimintaa ja tulostavoitteita kuvaavia tunnuslukuja	44
Liite 3	Merenkulun valtiontuet ja väylämaksuhojennukset	45



08
M&L

10219

Yhteenveto

Merenkululaitos vastaa kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Toimintamme on tehokasta ja edistämme merenkulun taloudellisuutta, turvallisuutta ja ympäristönsuojelua.

Perustehtävän hoitaminen ja valtioneuvoston asettamien tavoitteiden toteuttaminen edellyttävät seuraavien strategisten päämäärien toteuttamista vuoteen 2011 mennessä:

- Varmistamme liikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden myös kasvavan liikenteen olosuhteissa.
 - Varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn.
- Ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja.
 - Huolehdimme alusliikennepalveluiden toimivuudesta ja alusturvallisuuden säilymisestä.
- Kehitämme toiminnallista tehokkuutta.
 - Toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta.
 - Hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla.
 - Lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa.
- Optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita.
- Hallitsemme strategisia päämääriämme uhkaavat riskit.
- Huolehdimme osaamisen säilymisestä ja kehittämisestä.
 - Henkilöstömme voi hyvin ja on motivoitunutta.
 - Hallitsemme verkostotoiminnan.

Merenkululaitoksen mahdollisuudet toteuttaa strategiset päämäärät ovat riippuvaisia toiminnan kohdentamisen lisäksi resurssipanostuksista. Merenkululaitoksen näkemyksen mukaan ns. peruskehityksen mukainen rahoitustaso vaikeuttaa tai suorastaan estää joidenkin strategisten päämäärien edellyttämien keskeisten toimenpiteiden toteuttamisen.

Merenkululaitoksen tulevaisuuden kuva suunnittelukauden päättyessä on kovin toinen, mikäli jatkovuosina kyetään toteuttamaan kehittämissuunnitelman mukaiset toimenpiteet, kuin jos ainoastaan peruslaskelman mukaiset toimenpiteet toteutetaan. Seuraavassa on luonnehdittu tilannetta vuonna 2011 eri rahoitustasoilla edettäessä:

Kehittämissuunnitelma

- Kauppamerenkulun tarvitsema väylästä on sille määriteltyjen kriteerien mukaisessa kunnossa. Väyläverkosto on fyysisesti (syvyys, turvalaitteet) asiakkaiden tarpeiden (sujuvuus ja turvallisuus) mukaisessa kunnossa. Väyläverkoston turvallisuuden edellyttämät palvelut saadaan toteutettua (jäänmurto, alusliikennepalvelut, väylästä koskeva karttatieto).
- Helcom-sopimuksen mukainen kartoitustieto on saatu tuotettua ja asiakkaille käyttöön.
- Merenkululaitoksen toimintaa on saatu tehostettua sekä palveluiden oston että oman toiminnan osalta siten, että tuottavuuskehitys on edellytyllä tasolla.
- Toimintaa pystytään kehittämään systemaattisesti asiakastarpeiden pohjalta ja toiminnan riskitekijät pystytään hallitsemaan.

Peruslaskelma

- Nykyistä väylästää ylläpidetään, mutta se "rapistuu" nopeammin kuin mihin tarvittavilla korjaustoimenpiteillä pystytään reagoimaan. Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien kilometrimäärä kasvaa. Väyläverkoston turvallisuuden ja sujuvuuden ylläpitoon tarvittavia palveluita pystytään ylläpitämään, mutta palvelutaso heikentyy joiltakin osin. Jäänmurto-palvelut toimivat nykytasolla edellyttäen, että hintataso säilyy nykyisellään. Alusliikenne-palveluiden palvelutaso heikentyy laitteiston rikkoutumisen ja teknologian vanhenemisen takia korvausinvestointien puuttuessa. Väylästää koskeva merikartoitustieto on käytettävissä nykyistä hieman kehittyneemmällä tasolla.
- Helcom-mittauksia on toteutettu, muttei sopimuksen edellyttämällä nopeudella. Sopimuksen mukaiset velvoitteet karkaavat.
- Merenkululaitoksen toimintaa on saatu tehostettua. Prosessien uudelleensuunnittelua ja henkilöstömäärän sopeuttamista ei ole kuitenkaan täysimääräisesti kyetty toteuttamaan eli kehitystie on hidas.
- Ostettavien palveluiden kilpailua on saatu avattua joiltakin osin. Kilpailun avaamista edistävät pilotoinnit ovat jääneet pääosin toteuttamatta. Tavoitteet karkaavat.
- Toimintamalli on nykyisen kaltainen, asiakastarpeiden huomioiminen ja riskien hallinta luovat haasteita.

1 Toimintaympäristön kehitys

1.1 Yhteiskunnan ja asiakkaiden vaatimukset turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden suhteen kasvavat

Turvallisuuden painoarvo päätöksenteossa lisääntyy entisestään. Onnettomuuksilta turvaamisen rinnalle on noussut tärkeäksi terrorismilta turvaaminen. Turvallisuudessa on otettava huomioon yhä laajemmin myös tietoturva. Fyysisen turvallisuuden lisäksi on otettava huomioon tietoturva. Ympäristötietoisuuden merkitys kaikessa Merenkululaitoksen toiminnassa kasvaa. Suomenlahden alusliikenteen nopeasti vilkastuessa tulee turvallisuusriskejä pienentävä toiminta tällä alueella erityisen tärkeäksi.

Asiakkaat haluavat vaikuttaa yhteiskunnan tuottamiin palveluihin. Asiakkaiden tarpeiden tunteminen ja huomioon ottaminen palvelujen tuotannossa merkitsee samalla toiminnan parempaa tehokkuutta ja tuottavuutta. Internetin ja mobiiliyhteyksien yleistyessä kansalaiset, asiakkaat ja yhteistyökumppanit odottavat voivansa asioida Merenkululaitoksen kanssa entistä enemmän sähköisesti.

1.2 Liikenne lisääntyy

Suomen merikuljetuksissa vakaata kasvua

Suomen satamien kautta kuljetettiin vuonna 2005 yhteensä 100 miljoonaa tonnia tavaraa. Suomen meriliikenteen kuljetusmäärät ovat viimeisen kymmenen vuoden aikana kasvaneet keskimäärin noin 2 % vuodessa. Suomen satamien merikuljetusten ennustetaan yltävän noin 155 miljoonaan tonniin vuonna 2030. Konttiliikenteessä kuljetettavan tavaran määrän ennustetaan kasvavan samana aikana nykyisestä noin kaksinkertaiseksi. Venäjän kauttakululiikenne voi kuitenkin aiheuttaa liikenteessä nopeitakin heilahteluja.

Itämeren liikenteessä nopeita muutoksia

Venäjän ja Viron Suomenlahden satamien liikenne on erityisesti öljykuljetusten osalta kasvanut viime vuosina. Vuodesta 1995 Suomenlahden öljykuljetukset kaksinkertaistuivat vuoteen 2000 mennessä ja viisinkertaistuivat vuoden 2004 loppuun mennessä. Suomenlahden öljynkuljetusten ennustetaan kasvavan vuoden 2004 noin 140 miljoonasta tonnista noin 190 miljoonaan tonniin vuoteen 2010 mennessä. Myös Pohjanlahdelle liikennöivien alusten määrä kasvaa nopeasti.

1.3 Ilmasto-olosuhteiden muutoksiin on varauduttava

Ilmakehän lämpenemisen vaikutuksesta muun muassa säänvaihtelut muuttuvat nopeammiksi ja rajummiksi. Ilmastoennusteeseen pohjautuvassa jääsimumloinnissa Itämeren jäätalvet ovat pitkällä aikavälillä muuttumassa lauhdoiksi. Jäätalvien ankaruus vaihtelee kuitenkin laajasti ja myös ankarampiin jäätalviin on varauduttava. Lisääntyvä tuulisuus vaikeuttaa talvimerenkulkua, vaikka jääpeitteen laajuudet pienenisivätkin.

Ilmastomuutos aiheuttaa myös epäsäännöllisiä ja nopeita muutoksia vedenkorkeuden vaihteluihin, mikä vaikeuttaa turvallisen kulkusyvyyden arviointia.

1.4 Teknologian kehitysvauhti kiihtyy

Alusten nopeus ja koko kasvavat

Alusten nopeuden kasvu aiheuttaa lisävaatimuksia laitur-, väylä- ja rantarakenteille. Propulsiotekniikan kehittyminen tekee mahdolliseksi rakentaa itsenäisesti jääolosuhteissa liikkumaan kykeneviä aluksia. Tällaisten alusten määrä lisääntyy kuitenkin hitaasti niiden tavanomaisia aluksia korkeamman hinnan vuoksi. Alusten koko ja konetehot kasvavat.

Navigoinnin ja merikartoituksen tarkkuusvaatimukset kasvavat

Satelliittipaikannus on muuttanut navigoinnin luonnetta ratkaisevasti. Navigointitietojen tarkkuuden ja laadun on vastattava nykyaikaisen navigointitekniikan vaatimuksia. Mm. elektronisia merikartta-aineistoja tarvitaan keskeisenä osana integroituja komentosiltajärjestelmiä. Syvyystietojen käytettävyyden selkiyttämiseksi valmistellaan merikarttojen syvyystasoreferenssien muuttamista. Syvyystietojen käytettävyyden selkiyttämiseksi valmistellaan merikarttojen syvyystasoreferenssin muuttamista. Nykyinen keskivedenkorkeuteen perustava järjestelmä suunnitellaan korvattavaksi valtakunnallisesti ja myös kansainvälisesti paremman yhteensopivuuden takaavalla maankuoreen sidotulla N2000-korkeusjärjestelmällä. Muutoksella ei kuitenkaan ole mitään vaikutusta väylillä käytettäviin kulkusyvyyyksiin.

Liikenteen ohjaus- ja tietopalvelut nousevat vielä merkittävämpään rooliin

Meriliikenteen ohjauspalvelu VTS on laajentunut Suomen koko rannikon ja Saimaan vesistön kattavaksi. Alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä AIS on otettu käyttöön. Suomenlahden liikennettä valvotaan Suomen, Viron ja Venäjän yhteisellä GOFREP-valvontajärjestelmällä. Alusten satamaan saapumiseen ja lähtöön liittyvien viranomais- ja logistiikkatietojen hallitsemiseksi on Suomessa kehitetty PortNet-tietojärjestelmä. Kaikki nämä järjestelmät vaativat lähivuosina merkittävää edelleen kehittämistä. Liikenteen seurantajärjestelmät tulevat laajenemaan rannikoiden lisäksi myös kansainvälisille vesille.

Toiminnan ICT-painotteisuus kasvaa

ICT-kehityksen myötä monien toimintojen luonne muuttuu. Samalla syntyy uusia mahdollisuuksia toiminnan tuottavuuden kasvattamiseen. Toisaalta tekniset ympäristöt pirstaloituvat ja riippuvuus ulkopuolisista ICT-ympäristöistä lisääntyy (esim. internet, sähköposti, mobiili puhelinverkko). Sähköisen asioinnin ja verkkopalveluiden sekä mobiiliratkaisujen kehittäminen on lähivuosina merkittävä keino julkisen sektorin tehokkuuden ja palvelutason parantamisessa. Nykyaikaisilla ICT-ratkaisuilla voidaan merkittävästi tukea lähes kaikkien laitoksen strategisten päämäärien toteutumista.

LVM:n hallinnonalalla on ollut käynnissä ICT-yhteistyötä, jota on asteittain laajennettu. Kokeemukset yhteistyöstä ovat olleet erittäin positiivisia. Laajentamalla ja syventämällä tätä yhteistyötä voidaan saada aikaan ICT-toimintojen tehostumista esim. tuottamalla palveluja yhdessä tai hankkimalla niitä yhteisillä palvelusopimuksilla. Tämä mahdollistaisi virastoille nykyistä enemmän keskittyä ydintoimintaansa tukevaan tiedonhallintaan ja sen kehittämiseen.

1.5 Kansainvälinen yhteistyö laajenee

Globalisaatio vaikuttaa myös merenkulkuun

Suomessa sijaitsevan tuotantoelämän globaalit sijoitusratkaisut voivat muuttaa Suomen meriliikenteen rakennetta. Meriliikenne ja sen kuljettamat tavaravirrat voivat nopeasti muuttua maailman kaupan markkinoiden vaikutuksesta myös Suomen lähivesillä. Merikuljetusten hinnat ja aluskaluston saatavuus Suomen liikenteessä saattavat vaihdella aikaisempaa jyrkemmin.

Maailmanlaajuisten merenkulun järjestöjen asema pysyy tärkeänä

Maailmanlaajuisena toimintana merenkulkua voidaan säädellä pääasiassa vain kansainvälisesti sopimalla. Mm. lisääntyvä liikenne, tiukentuvat turvallisuus- ja ympäristöodotukset, kehittyvien talouksien vaikutus merenkulkumarkkinoihin ja alusteknologian kehitys luovat tarvetta uusiin ja pidemmälle meneviin sopimuksiin. Merenkululaitoksen kannalta tärkeitä järjestöjä ovat mm. IMO, IALA ja IHO.

Yhteistyö Itämeren piirissä lisääntyy

EU:n laajentuminen Itämeren alueella on lisännyt alueen maiden tarvetta yhteistyöhön merenkulkuun liittyvissä asioissa. EU on myös lisännyt yhteistyön mahdollisuuksia mm. erilaisten kehittämisohjelmien muodossa.

Uusien EU-maiden sopeutuminen jatkuu edelleen. Merenkulkuelinkeinon roolit vanhoissa jäsenmaissa saattavat tämän kehityksen myötä muuttua.

EU-yhteistyö tiivistyy

Yhteistyö merenkulkuasioissa EU:n piirissä laajenee. Lähivuosina ovat esillä mm. turvallisuusvirasto EMSAn toiminnan laajentuminen, alusliikenteen valvonta, aluspäästöjen vähentäminen, lyhyen matkan merenkulun edistäminen, Itämeren moottoritie -konseptin toteuttaminen, satamien turvallisuus, yhteisön meripolitiikan luominen jne.

1.6 Tuottavuuden ja taloudellisuuden vaatimus kasvaa

Tuottavuutta ja taloudellisuutta kehitetään

Julkishallinnon tuottavuuden kehittämispaineet kasvavat (Merenkululaitoksen tuottavuuden kehittämistä kuvataan tarkemmin kappaleessa 2). Toiminnan pitkäjänteisellä suunnittelulla voidaan paremmin sovittaa yhteen elinkeinoelämän tarpeet ja niukkenevat rahoitusresurssit. Tämä osaltaan parantaa sekä toiminnan tuottavuutta että vaikuttavuutta.

Yhteistyötä ja verkostoitunutta toimintatapaa lisätään

Hankkeita voidaan toteuttaa edullisemmin ja tehokkaammin yhteistyökumppaneiden kanssa. Verkostoituminen on joustava tapa tehdä yhteistyötä monien eri tahojen kanssa. Merenkululaitoksen tärkeimmät verkostokumppanit ovat merellisten toimintojen ja vesiliikennettä koske-

van hallinnon piirissä. Yhteistoiminnan lisäämisen mahdollisuuksia etsitään myös omalla hallinnonalalla.

1.7 Merenkululaitoksen yksittäisten toimintojen kannalta tärkeitä toimintaympäristön muutoksia edellisten lisäksi

Saimaan kanavan vuokrasopimus päättyy vuonna 2013. Sopimuksen jatko vaikuttaa olennaisesti Saimaan alueen vesiliikenteeseen ja siten erityisesti väylänpitoon. Epävarmuus kanavan liikennöinnin jatkosta on jo pysäyttänyt teollisuuden vesiliikenteen kehittämisinvestoinnit.

Meriliikenteen VTS-ohjauksessa ja myös linjaluotsauksessa mahdollinen siirtyminen englanninkieleen tulee muuttamaan merkittävästi rannikon liikennekulttuuria.

Kansallisen paikkatietostrategian käyttöönotto lisää merenmittauksen tietoaaineistoille, niiden säilyttämiselle ja jakelulle asetettavia vaatimuksia.

2 Hallitusohjelman ja hallituksen strategia-asiakirjan tavoitteet sekä hallituksen kannanotot

Hallitusohjelma ja sen pohjalle laadittu hallituksen strategia-asiakirja sisältävät useita toimintalinjoja ja tavoitteita, joiden toteuttamista Merenkululaitos pyrkii omalla toiminnallaan tukemaan.

Merenkululaitos on tukenut ja tukee hallitusohjelman ja hallituksen strategia-asiakirjan mukaista

Talouskasvun ja työllisyyden vahvistamista:

- toteuttamalla investointeja (väylähankkeet) sekä turvaamalla väylien peruspalvelutason siinä laajuudessa ja aikataulussa, kun eduskunta ja ministeriö ohjaavat
- toteuttamalla hallinnonalan rakennemuutosta (sisäinen jako tilaajaan ja tuottajaan sekä tuotantotoiminnan kehittäminen, aktiivinen osallistuminen väylähallinnon ja muihin valtionhallinnon kehittämishankkeisiin)
- avaamalla ja lisäämällä kilpailua varustamotoiminnoissa ja väylänpidossa sekä merikartoituksessa

Tietoyhteiskuntaohjelman toteuttamista:

- kehittämällä sähköistä asiointia ja lisäämällä internetpohjaisia verkkopalveluja (tukee myös kansalaisvaikuttamisen politiikkaohjelmaa)
- tehostamalla toimintojen tiedonhallintaa mm. yhteiskäyttöisillä tietorekistereillä, automaattisen tiedonkäsittelyn lisäämisellä, yhtenäisen strategian ja arkkitehtuurin luomisella (PortNet, VTS, AIS jne.)
- toteuttamalla kansallisen paikkatietostrategian linjauksia sekä osallistumalla kansallisten paikkatietostandardien valmisteluun
- osallistumalla aktiivisesti valtionhallinnon IT-yhteistyöhön (väylävirastot, LVM, valtIT)

Ulko- ja turvallisuus- sekä EU-politiikkaa:

- kehittämällä toimintaa ja vastaamalla osaltaan satamaturvallisuudesta

- osallistumalla aktiivisesti Itämeren suojelun hyväksi tehtävään työhön (GOFREP, jäätalokakysymykset, Venäjä-yhteistyö meriturvallisuudessa ja jäätalorossa)
- tukemalla pohjoisen ulottuvuuden 'Merten moottoritie' -hanketta sekä edistämällä TEN-verkon kehittämistä (väylät, satamat, jäätalorurto)

Kunnat, alueet ja valtionhallinto -politiikka:

- kehittämällä aktiivisesti toimintaa alueellista näkökulmaa korostaen (rakennemuutosten loppuun vieminen, tukitoimintojen järjestäminen)
- lisäämällä julkisen hallinnon ja palvelujen tuottavuutta mm. rakennemuutoksen keinoin, kilpailua avaamalla sekä tehokkaammalla uuden teknologian hyödyntämisellä
- lisäämällä valtiotyönantajan kilpailukykyä oman tuotannon kehittämällä, teknologian hyödyntämisellä sekä tehokkaammalla viranomaisyhteistyöllä

Tutkimus, teknologia ja innovaatiotoiminta -politiikka:

- toteuttamalla t&k-strategiaa, joka tukee laitoksen ja koko toimialan tavoitteita
- panostamalla t&k-toimintaan tavoitteellisesti vähintään 1,2 % toiminnan volyyminä
- lisäämällä yhteistyötä kansallisesti toimialan organisaatioiden välillä sekä hallinnonalan virastojen ja ministeriön kesken

Ympäristö- ja energiapolitiikka:

- ylläpitämällä ja kehittämällä ympäristöjärjestelmää
- tukemalla Itämeren ympäristönsuojelua mahdollisen yhteistyön lisäämisellä Itämeren valtioiden kesken ja omaa toimintaa kehittämällä (GOFREP, SRS, VTS, HELCOM -mittaukset)

Liikennepalvelut ja -turvallisuuspolitiikka:

Valtioneuvoston liikennepoliittiset tavoitteet – sekä hallitusohjelman että hallituksen strategia-asiakirjan osalta – on konkretisoitu ensin Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tavoitteiksi sekä edelleen Merenkululaitoksen strategisiksi päämääriksi ja näiden edellyttämiksi strategisiksi toimenpiteiksi ja menestystekijöiksi (näistä tarkemmin kappaleessa 4) seuraavalla tavalla:

- 1. Turvataan toimivat matka- ja kuljetusketjut** eli sujuvuus ja toimintavarmuus runkoverkolla säilytetään, liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso turvataan sekä edistetään liikennejärjestelmän toimivuutta kaupunkiseudulla
 - varmistamme liikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden myös kasvavan liikenteen olosuhteissa (turvaamalla väylien liikennöitävyys ja kunto rahoituksen edellyttämällä tasolla laajennus- ja korvausinvestoinnein, väylänhoidolla ja alusliikennepalveluin)
 - varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn
 - huolehdimme liikennepalveluiden toimivuudesta ja saatavuudesta
 - optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita
- 2. Parannetaan liikenneturvallisuutta** eli liikennekuolemien ja loukkaantumisien vähentäminen
 - ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja (toteuttamalla turvallisuustavoitteita: alusturvallisuus, liikenteen turvallisuus, henkilö- ja satamaturvallisuus)
- 3. Vähennetään ympäristöhaittoja** eli liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja ehkäistään sekä ympäristöystävällisiä liikennemuotoja edistetään
 - ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja
 - huolehdimme alusturvallisuuden säilymisestä

4. Parannetaan toimialan tuottavuutta ja kokonaistaloudellisuutta eli

hallinnonalan tuottavuutta parannetaan sekä

huolehditaan liikenne- ja kuljetusmarkkinoiden toimivuudesta

- toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta
- hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla
- lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa sekä toteuttamalla laatimamme tuottavuusohjelman muita toimenpiteitä, joista tarkemmin tietoa omassa kohdassaan
- optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita

Merenkululaitoksen strategisia päämääriä säätelee liikennepoliittisten tavoitteiden lisäksi voimakkaasti **Valtioneuvoston periaatepäätös yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisesta**. Tätä linjausta toteutetaan huolehtimalla toimivaltaisena viranomaisena alusten ja satamien sisäisestä turvallisuudesta (ISPS).

Merenkululaitos tukee toiminnallaan osaltaan myös valtioneuvoston hallitusohjelman ja hallituksen strategia-asiakirjan lisäksi tekemiä kannanottoja ja päätöksiä. Näistä voimakkaimmin kehittämistä ohjaa jatkuvuutena **tuottavuusohjelma**. Tuottavuuden parantaminen on keskeinen näkökulma osana kaikkea Merenkululaitoksen kehittämistoimintaa. Kehitystyön painopistealueet vuoteen 2011 tuottavuuden kehittämisen näkökulmasta ovat kiteytettävissä alla esittävään kymmeneen kohtaan:

1. Rakenneuudistuksen jatkaminen
 - uuden hallintomallin käyttöönotto
 - sisäisen tuotannon mahdollinen eriyttäminen
2. Markkinoiden kehittäminen ja kilpailun avaaminen
 - hankintastrategian ja kilpailun avaamisohjelman toteuttaminen
3. Toiminnan tehostaminen
 - toiminnan painopisteen suuntaaminen strategian mukaisesti
 - yhteistyön ja yhtenäisten toimintatapojen kehittäminen
 - prosessien ja sisäisen tuotannon kilpailukyvyyn parantaminen
 - toimitilastrategian toteuttaminen
4. Väylävirasto- ja muu viranomaisyhteistyö
 - LVM:n hallinnonalan strategiatyö ja ohjelmointi
 - virastojen välinen yhteistyö
5. Rahoituksen pitkäjänteisyyden varmistaminen
 - pitkäjänteisten hankeohjelmien toteuttaminen
 - kehittämisrahoituksen varmistaminen
6. Henkilöstövoimavarat ja osaamisen kehittäminen
 - henkilöstösuunnitelman toteuttaminen
7. Uuden teknologian käyttöönotto
 - uusien telemaattisten sovellusten käyttöönotto ja edelleen kehittäminen
 - T&K-toiminnan kehittäminen
8. Tietorekisterit ja sähköinen asiointi
 - keskeisten tietorekistereiden määrittely ja kehittäminen

- tietovarantojen ja tietovarastojen kehittäminen
- sähköisen asioinnin kehittäminen

9. Tukipalvelustrategian toteuttaminen

- siirtyminen käyttämään palvelukeskusten palveluja
- valtionhallinnon IT-yhteistyön hyödyntäminen (mm. yhteiset palvelutuotantoratkaisut)
- asiantuntijapalveluissa verkottuminen

10. Toiminnan suunnittelu, mittaaminen ja raportointi

- tulosprisman käyttöönotto
- uuden sisäisen laskennan laskenta- ja raportointijärjestelmän käyttöönotto
- tuottavuuden mittaaminen.

Merenkulkulaitos toteuttaa osaltaan myös **alueellisen kehittämisen suunnitelmaa**. Alueellinen kehittäminen on ollut voimakkaasti linjaamassa MKL:n rakennemuutosta ja sitä käsitellään tarkemmin kappaleessa Merenkulkulaitoksen rakennemuutos.

3 Merenkulkulaitoksen rakennemuutos

MKL on käymässä läpi rakennemuutosta, jossa tuotannolliset tehtävät eriytetään tilaaja-viranomaistehtävistä. Tämän rakennemuutoksen loppuunsaattaminen leimaa erityisesti suunnittelukauden alkua. Vuoden 2004 alusta muodostettiin Merenkulkulaitoksesta eriytetystä varustamotehtävistä (talvimerenkulun avustaminen ja monitoimimurtajien kaupallinen toiminta, väyläaluspalvelujen ja saariston yhteysalusliikenteen tuotannolliset tehtävät) Varustamoliikelaitos ja luotsaustehtävistä Luotsausliikelaitos. Vuoden 2005 alusta loput tuotannolliset tehtävät (väylänpidon ja merikartoituksen palvelutuotanto) eriytettiin laitoksen sisäiseen tuotantoyksikköön.

Tilaaja-tuottaja -rakenne edellyttää markkinoiden toimimista ja kilpailun avautumista. Laitoksen ulkopuolelta pitkään ostettujen palvelujen, kuten väylärakentamiseen liittyvien palvelujen, markkinat toimivat jo nykyisellään. Varustamoliikelaitokseen liikelaitostettujen palveluiden osalta on Merenkulkulaitoksesta annetussa laissa säädetty, että kyseiset palvelut tulee saattaa avoimeen kilpailutukseen vuoden 2007 alusta. Varustamoliikelaitos on näiden palveluiden osalta edelleen erittäin vahvassa markkina-asemassa. Näkemyksenä onkin, että kyseisten markkinoiden kehittämistä on jatkettava systemaattisesti seuraavien vuosien aikana. Sisäisen tuotannon tuottamien väylänhoito- ja merenmittauspalvelujen markkinat eivät ole kehittyneet ja kilpailu on avaamatta. Merenkulkulaitoksen linjauksena on kilpailun avaaminen kaikilla edellä mainituilla markkinoilla, poikkeuksena virallisten kauppamerenkulun karttojen tuotanto. Markkinoiden kehittämisen tueksi on laitoksessa laadittu vuosittain päivitettävä ohjelma.

Merenkulkulaitoksen sisäisen tuotannon tulevaisuutta selvitettiin vuonna 2006 toteutetulla laajalla selvitystyöllä. Tämän pohjalta laitos teki ministeriölle esityksen. Ehdotuksena oli, että Merenkulkulaitoksen sisäinen tuotanto eriytetään Merenkulkulaitoksesta perustamalla siitä oma liikelaitos siten, että virallisten kauppamerenkulun karttojen tuotanto jää Merenkulkulaitokseen viranomaistyöksi. Mikäli toteutuksen edellyttämä jatkoselvitys- ja valmistelutyö käynnistetään, jatkoselvitystyössä kiinnitetään erityisesti huomiota toimivien markkinoiden selvittämiseen ja luomiseen sekä tukifunktioiden kustannusvaikutusten selvittämiseen. Tuottavuuden parantaminen, tuotannon tehostuminen ja aidon tilauksiin ja kilpailuun perustuvan tuotannon muodostuminen edellyttävät sisäisen tuotannon eriyttämistä. Sisäisen tuotannon mahdollinen eriyttäminen olisi selvityksen pohjalta toteutettavissa vuonna 2009. Mahdollisten muutosten valmistelu ja toimeenpano toteutetaan yhteistoiminnassa henkilöstön ja keskeisten sidosryhmien kanssa hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen.

Liikelaitosten irrottamiseen ja sisäisen tuotannon sisäiseen eriyttämiseen liittyvät rakennejärjestelyt johtivat vuonna 2005 myös tilaajaviranomaisen organisaation uudelleentarkasteluun. Taustalla oli tilanne, jossa laitoksen hallintorakenne perustui tuotantopainotteisen noin kahden tuhannen henkilön organisaatioon. Substanssitoimintojen rakennejärjestelyt olivat muuttaneet Merenkululaitoksen organisaation tilaajaviranomaispainotteiseksi ja asiantuntijapainotteiseksi vajaan 800 henkilön organisaatioksi.

Merenkululaitosta koskeva lainsäädäntö uudistettiin ja uusi hallintomalli otettiin käyttöön heinäkuun alussa 2006. Uudistuksen keskeisenä tavoitteena on toimintatapojen yhtenäistäminen ja toiminnan tehostuminen. Uudistuksen yhteydessä luovuttiin keskushallinto-merenkulkupiiri - jaosta ja organisaatio rakennettiin valtakunnallisten toimintojen pohjalle. Alueilla erikoistutaan valtakunnallisiin tehtäväkokonaisuuksiin. Hallintomalliuudistuksessa toteutettiin osaltaan myös hallituksen strategia-asiakirjan **alueellisen kehittämisen suunnitelmaa**.

Merenkululaitoksen uusi hallintomalli merkitsee eri toimintojen osalta hieman erilaisia ratkaisumalleja, jotka on pyritty rakentamaan nimenomaan toiminnallisten tarpeiden pohjalta. Väylänpidon alueellisia yksiköitä vahvistetaan hajakeskitysmallin mukaisesti ja pääosa rekrytoinneista suunnataan jatkossa alueille. Meriliikenteen ohjauksen alusliikennepalvelun toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö. Merenkululaitoksessa meriliikenteenohjaus vastaa VTS-viranomaisen tehtävistä. Alueelliset liikenneyksiköt vastaavat operatiivisesta alusliikennepalvelusta. VTS-keskukset pyritään yhdistämään suuremmiksi ja toimivimmiksi kokonaisuuksiksi, jolloin niiden haavoittuvuus vähenee ja tehokkuus paranee. Rekrytoinneista pääosa suunnataan alueille.

Meriturvallisuuden toimintaa jatketaan aiemman mallin pohjalta. Henkilöiden sijoittuminen tarkistetaan toiminnan painopisteiden mukaiseksi. Hallinnon tehostamismahdollisuudet arvioidaan. Operatiivisia tehtäviä siirretään alueille. Merikartoituksen toiminta jatkuu keskitetyllä toimintamallilla Helsingissä. Yhteysalusliikenteen toimintaa jatketaan keskitetyllä toimintamallilla Turussa.

Sisäinen tuotanto toimii valtakunnallisesti. Sisäisen tuotannon eriyttämisen yhteydessä tuotannon johto ja esikunta sijoitettiin pääosin Lappeenrantaan. Sisäisen tuotannon yksiköistä väylätuotannon johto on sijoittunut Lappeenrantaan ja muiden tuotantoyksiköiden johto Helsinkiin. Aluetason organisointi on toteutettu ainoastaan väylätuotannossa, joka on jakautunut toiminnallisista lähtökohdista kahteen tuotantoalueeseen, rannikko- ja sisävesialueeseen.

Sisäisen tuotannon henkilökunnasta noin puolet on Järvi-Suomen alueella. Merenmittaustuotanto tapahtuu pääosin alueilla. Merenmittausretkikuntien tukikohta on keskitetty Turkuun. Merikarttatuotanto sekä merenmittaustuotannon hallinto on sijoittunut Helsinkiin. Suunnittelu- palvelujen henkilöstöä on sekä Helsingissä että alueilla.

Tukitoimintojen operatiivisten tehtävien kehittämisessä nojaututaan jatkossakin valtionhallinnon Kieku- ja ValtIT/Time-ohjelmiin. Alueellistamisratkaisut tapahtuvat näiden ohjelmien puitteissa. Asiantuntijapalveluissa kehitetään yhteistyötä ja verkostoja muiden väylävirastojen kesken. Prosesseja kehitetään ja sähköistetään valtionhallinnon suositusten ja suuntaviivojen pohjalta. Perusteluna linjaukselle ovat toiminnalliset ja taloudelliset syyt.

Merenkululaitos on myös laatinut alueellisen kehittämisen suunnitelman mukaisen **alueellistamisselvityksen** vuoden 2004 marraskuussa osana liikenne- ja viestintäministeriön selvitystä. Alueellistamisselvityksessä kuvattiin hallintomalliuudistuksen peruseriaatteen. Merenkululaitoksen alueellisen kehittämisen lähtökohtana ovat asiakkaiden ja sidosryhmien tarpeet. Toiminnan, asiakaspalvelun ja edunvalvonnan kannalta tarpeelliset alueelliset tehtävät hoidetaan jatkossakin alueilla. Muut toiminnot keskitetään pitkän aikavälin osaamisen varmistamiseksi sinne, missä on kunkin toiminnan paras osaaminen.

4 Merenkululaitoksen strategia

Missio

Merenkululaitos turvaa meritien maailmalle

Merenkululaitos vastaa kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Toimintamme on tehokasta ja edistämme merenkulun taloudellisuutta, turvallisuutta ja ympäristönsuojelua.

Visio 2015

Merenkululaitos, arvostettu vaikuttaja

- Merenkululaitos on johtava merenkulun asiantuntija sekä esimerkillinen viranomais- ja tilaajaorganisaatio.
- Optimoimme toimintamme ja kehitämme palveluitamme yhteiskunnan ja asiakkaiden tarpeisiin perustuen yhdessä yhteistyökumppaniemme kanssa.
- Palvelumme ovat kansainvälisesti laadukkaita ja toimintamme on tehokasta.
- Osaamisemme on huipputasoa ja olemme valtionhallinnon halutuimpia työnantajia.

Strategiset päämäärät

- Varmistamme liikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden myös kasvavan liikenteen olosuhteissa.
 - Varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn.
- Ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja.
 - Huolehdimme liikennepalveluiden toimivuudesta ja alusturvallisuuden säilymisestä.
- Kehitämme toiminnallista tehokkuutta.
 - Toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta.
 - Hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla.
 - Lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa.
- Optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita.
- Hallitsemme strategisia päämääriämme uhkaavat riskit.
- Huolehdimme osaamisen säilymisestä ja kehittämisestä.
 - Henkilöstömme voi hyvin ja on motivoitunutta.
 - Hallitsemme verkostotoiminnan.

MKL:n strategiset päämäärät

Huom! Mittareiden tavoitetasot ovat riippuvaisia kulloisestakin rahoitustasosta

Vaikuttavuus

- Varmistamme liikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden myös kasvavan liikenteen olosuhteissa

Mittarit: jäänmurtopalvelujen odotusaika, asiakastytyväisyys (jäänmurto, laajempi kehitettävä), kauppamerenkulun väylien keskimääräinen kulkusyvyys (mittari kehitettävä), ML-ohjauksen vaikuttavuus (mittari kehitettävä), ilman odotusta läpikäysseiden alusten osuus, väylähankeohjelman toteutuminen, kunnostushankkeiden (joiden h/k>3) toteutuminen

- Ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja

Mittarit: onnettomuudet, kuolemat (MKL:n valvonnassa olevassa) vesiliikenteessä

Tuotokset ja laadunhallinta

- Varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn

Mittarit: tärkeimmät väylähankeet toteutettu, hyväkuntoisten väylien määrä

(kauppamerenkulun huonokuntoisten väylien määrä, Navi-kriteerit täyttävien väylien osuus, Helcom-mittausten toteutusaste-%, uusitun merikartaston/tiedon kattavuus-% (mittari kehitettävä))

- Huolehdimme meriliikennepalveluiden toimivuudesta

Mittarit: jäänmurtopalvelujen odotusaika, ilman odotusta läpikäysseiden alusten osuus, meriliikennetilannekuvan saatavuus

- Huolehdimme alusturvallisuuden säilymisestä

Mittarit: suomalaisten pysäytettyjen alusten lkm

- Optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita

Mittarit: toimintamme palvelu- ja laatutasomäärittelyt laadittu asiakastarpeiden pohjalta, palvelukohtaiset peruspalvelutasomäärittelyt laadittu, toimintamme laadunhallinta varmistettu (toimintajärjestelmä), MKL:n systemaattinen asiakastytyväisyysmittaus järjestetty

- Hallitsemme strategisia päämääriä uhkaavat riskit

Mittarit: riskien hallinta on systemaattisesti varmistettu, riskien toteutumisaste

Toiminnallinen tehokkuus

Mittarit: MKL:n tuottavuusindeksi

- Toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta.

Mittarit: eriyttämisselvitys toteutettu, kilpailuttamisen kehittämisohjelma toteutettu, tarjousten määrä/tarjouspyyntö (> 3; indeksi, kehitettävä)

- Hankimme palvelut alenexilla reaalkustannuksilla.

Mittarit: hankintojen reaalkustannukset / suoritteet (indeksi, kehitettävä)

- Lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm.

optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintöimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa

Mittarit: MKL:n tuottavuusindeksi

Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen

- Huolehdimme osaamisen säilymisestä ja kehittämisestä

Mittarit: strateginen henkilöstösuunnitelma toteutettu, osaamismittarit (kehitettävä)

- Henkilöstömme voi hyvin ja on motivoitunutta Mittarit: työtyytyväisyys, sairauspoissaolot

- Hallitsemme verkostotoiminnan Mittarit: sidosryhmätöiminta systematisoitu (asiakkuusstrategia toteutettu)

Merenkululaitoksen strategiset päämäärät on johdettu kappaleessa 2 kuvatulla tavalla hallitusohjelmasta ja LVM:n hallinnonalan tavoitteista.

Strategisten päämäärien toteuttamismahdollisuudet ja -tasot ovat riippuvaisia rahoituksesta. Seuraavassa taulukossa on esitetty strategisten päämäärien toteuttamisen edellyttämät toimenpiteet ja rahoituksen vaikutus niihin. Rahoitustasoina ovat peruslaskelman mukainen rahoitustaso ja kehittämissuunnitelman mukainen rahoitustaso (laskelmat liitteessä 1).

Yhteenvedona voidaan todeta, että peruslaskelman mukaisella rahoitustasolla pitkän aikavälin strategisten päämäärien saavuttaminen hidastuu ja osin jopa kokonaan vaarantuu (taulukon punaisella merkityt alueet). Keskeisimmät strategisten päämäärien ja peruslaskelmatasoinen rahoituksen luomat ristiriidat ovat seuraavat:

- Kilpailun avaaminen ja oman palvelutuotannon eriyttäminen epäonnistuu, koska Merenkululaitos ei kykene rahoittamaan tarvittavia toimenpiteitä. Palveluhankintojen osuus Merenkululaitoksen kustannusrakenteesta on nyt noin 40 %. Palveluiden tuottaminen on pitkälti yksissä käsissä. Mikäli palveluhankintojen reaalkustannuksia ei saada alennettua, jäävät jatkovuosien tuottavuustavoitteet saavuttamatta. Reaalkustannusten keskeinen alentamiskeino on kilpailun avaaminen markkinoilla.

- Merenkululaitoksen oman toiminnan tuottavuuden kehittäminen uuden teknologian, kuten sähköisen asiainnin kehittämisen avulla ei käynnisty, koska hankkeita ei kyetä rahoittamaan. Riskinä on tuottavuuden "kehittäminen" juustohöyläperiaatteella sekä organisaation ja sen vaikuttavuuden "näivettyminen".
- Suuriin vesiväylähankkeisiin nähden pienehköjen mutta Merenkululaitoksen rahoitustasoon nähden suurehkoja investointeja vaativien väylien madaltumakohtien ja turvalaitteiden kunnostus ei onnistu. Väyläverkoston kunnon ylläpito ei ole mahdollista ilman tähän tarkoitukseen varattavaa lisärahoitusta (teemapaketti: meriliikenteen palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen). Tilannetta voidaan kuvata seuraavalla esimerkillä: Rannikon tuloväylällä saattaa olla tietyillä kohdilla muutamien kymmenien senttimetrin madaltumia, jotka rajoittavat väylällä liikennöivien alusten lastinottoa. Tästä aiheutuva kuljetustaloudellinen tappio voi olla suuruusluokaltaan 10 000–70 000 euroa aluskäyntiä kohti riippuen aluskoosta ja kuljetusmatkasta. Koska kuvatus kaltaisten madaltumien poistaminen maksaa tyypillisesti suuruusluokaltaan puolesta yhteen miljoonaa euroa väylää kohti, on kunnostusinvestoinnin takaisinmaksuaika parhaimmillaan vain 1-2 vuotta. Tällaisten hankkeiden hyötykustannus (H/K) -suhde voi siis olla erittäin korkea, jopa luokkaa 5–15.
- Merikartoituksen tuotostason nosto kansainvälisen Helcom-sopimuksen edellyttämällä tavalla epäonnistuu, ellei teknologiaa ja hankintapilotoita kyetä toteuttamaan. Tämä johtaa tilanteeseen, jossa Suomi ei toteuta kansainvälisiä sitoumuksiaan, merikartoituksen tuottavuus ei nouse ja kilpailua ei saada avattua.
- Liikennepalveluiden toimivuus vaarantuu, kun Merenkululaitos ei kykene tekemään korvausinvestointeja meriliikenteen ohjauksen järjestelmiin. Seurauksena on ennen muuta turvallisuusriskien kasvu esim. Suomenlahden vilkasliikenteisillä alueilla.
- Alusturvallisuuden säilyminen puolestaan vaarantuu, mikäli nykykehitys jatkuu eli uusia lakisääteisiä tehtäviä ilmaantuu jakamaan jo nyt kuormitettuja nykyresursseja.

Edellä mainittujen strategisten päämäärien saavuttamisen vaarantuminen vaarantaa edelleen myös laitoksen vaikuttavuuteen liittyvät päämäärät eli vesiliikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden varmistamisen sekä nykyisen turvallisuustason ylläpidon että ympäristöhaittojen ennaltaehkäisyn.

Huom! Punainen merkintä taulukossa ilmaisee, ettei strategisia päämääriä peruslaskelmatasoisella rahoitustasolla kyetä täysimääräisesti saavuttamaan.

MKL:N STRATEGISET PÄÄMÄÄRÄT, NIIDEN EDELLYTTÄMÄT STRATEGISET TOIMENPITEET / MENESTYSTEKIJÄT JA ERI RAHOITUSTASOJEN VAIKUTUS NIIHIN			
TOIMINNALLINEN TEHOKKUUS			
Strategiset päämäärät	Strategiset toimenpiteet/ Menestystekijät	Vaikutukset	Vaikutukset
		Peruslaskelma	Kehittämissuunnitelma
Toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehittämme markkinoiden toimivuutta.	Toteutamme kilpailuttamisen kehittämisohjelman.	Kilpailua ei saada avattua, koska emme kykene toteuttamaan kilpailun avaamisohjelmamme mukaisia hankintapilotoiteja, emmekä kilpailun avaamisen ja sisäisen tuotannon eriyttämisen edellyttämää pitkäjänteistä toiminnan kehittämistä Merenkululaitoksen sisällä ja markkinatoimijoiden kanssa.	Sisäinen tuotanto saadaan irrotettua ja se on elinkelpoinen organisaatio. Palvelualuekohtaiset markkinat saadaan toimiviksi systemaattisen kehitystyön avulla.
Hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla.	Toteutamme kilpailuttamisen kehittämisohjelman.	Palveluhankintojen reaalikustannukset eivät suunnitellulla tavalla alene, koska kilpailua ei synny, eikä omaa hankintaosaamista pystytä kehittämään tarvittavalla systemaattisuudella. Koska palveluhankinnat muodostavat yli 40 % MKL:n kustannusra-kenteesta, ei tuottavuusvaatimuksia saada toteutettua.	Tuottavuuskehitysvaatimukset saadaan toteutettua, koska palveluhankintojen reaalikustannukset alenevat kilpailuttamisen seurauksena.
Lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa.	Analysoimme toimintamme ja panostamme strategiaamme mukaiseen toimintaan.	Nykytoimintamme tuottavuutta kyetään kehittämään ydintoimintaan kuulumattomia tehtäviä karsimalla.	Nykytoimintamme tuottavuutta kyetään kehittämään ydintoimintaan kuulumattomia tehtäviä karsimalla.
	Panostamme t & k-strategian mukaisiin painopistealueisiin. Panostamme tietotekniikan hyödyntämiseen toiminnassamme.	Emme kykene saavuttamaan "tuottavuusloikkia", koska emme kykene investoimaan uuden teknologian hyödyntämiseen ja verkkopalveluiden kehittämiseen.	Uuden teknologian hyödyntäminen mahdollistaa prosessien uudelleensuunnittelua ja toiminnan laajamittaista tehostamista. Oman toiminnan tuottavuustavoitteet saavutetaan.
	Panostamme MKL:n tietovarastoratkaisujen kehittämiseen.	Oman toiminnan tehostamisen edellyttämä informaatio ei ole saatavilla, koska meriliikenteen tilastointia ja sisäistä laskentaa ei kyetä kehittämään.	Meriliikenteen ohjauksen AIS-tilastointijärjestelmä ja sisäisen laskennan järjestelmä kyetään kehittämään. Voidaan luoda pohja merellisen tiedon sähköisiä palveluja varten. Tehostetaan tiedon hallintaa ja lisätään tietoturvallisuutta keskittämisen ja integroinnin avulla.
	Panostamme sähköisen asioinnin teknisten ratkaisujen kehittämiseen.	Sähköistä asiointia ja verkkopalveluiden kehittämistä ei saada toteutettua. Toimintaa ei kyetä tehostamaan ICT:n avulla.	Sähköistä asiointia ja verkkopalveluita saadaan kehitettyä. Tätä kautta luodaan mahdollisuudet toiminnan tehostamiseen ja palvelutason säilymiseen henkilöstömäärän vähentyessäkin.
Hallitsemme strategisia päämääriämme uhkaavat riskit.	Tunnistamme strategisia tavoitteitamme uhkaavat riskit ja huolehdimme niiden hallinnasta.	Tunnistamme strategisten päämäärien saavuttamista uhkaavat riskit. Riskien toteutumisen todennäköisyys on suuri toimenpiteisiin tarvittavan rahoituksen puuttuessa.	Riskit hallitaan.

TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA

Strategiset päämäärät	Strategiset toimenpiteet / Menestystekijät	Vaikutukset	Vaikutukset
		Peruslaskelma	Kehittämislaskelma
Varmistamme väyläver-koston tilan ja välitysky-vyn.	Toteutamme tärkeimmät väylähankkeet.	Toteutamme keskeiset väylähank-keet, mikä edistää elinkeinoelämän vesikuljetusten sujuvuutta.	Toteutamme keskeiset väylä-hankkeet, mikä edistää elinkei-noelämän vesikuljetusten suju-vuutta.
	Toteutamme teemapaketin mukaiset meriliikenteen palvelutason varmistavat ja turvallisuutta lisäävät väylä-hankkeet.	Liikenteen sujuvuutta (esim. Har-majan tuloväylä) ja turvallisuutta (esim. Äijälän salmen madaltumat) ei saada edistettyä pienten kehit-tämishankkeiden avulla. Väyläin-vestoinnit kasaantuvat tulevaisuu-teen.	Väyliä sujuvuutta ja turvalli-suutta saadaan parannettua pienten parannushankkeiden kautta.
	Toteutamme väylien ja tur-valaitteiden kunnostusohjel-man.	Väylät madaltuvat ja aiheuttavat turvallisuusriskejä ja kuljetuskustannusten nousuja.	Vesikuljetusten sujuvuutta ja taloudellisuutta saadaan edistet-tyä. Madaltumien aiheuttamat turvallisuusriskit vältetään.
	Toteutamme merikartoitus-ohjelman mukaiset meren-mittaus- ja merikartoitustie-don jalostustoimenpiteet.	Merikartoitusohjelman mukainen työ ei toteudu. Emme pysty täyttämään kansain-välisiä Helcom-sitoumuksia. Emme pysty parantamaan merikartoitus-toiminnan tuottavuutta. Merenkulun turvallisuus vaarantuu puutteellisen tiedon vuoksi.	Toteutamme meille annetut kansainväliset Helcom-sitoumukset. Parannamme merikartoituksen tuottavuutta kehittyneemmän teknologian ja kilpailun avaamisen avulla. Turvaamme merenkulun turvallisuuden luotettavan tiedon avulla.
Huolehdimme meriliiken-nepalveluiden toimivuus-desta ja saatavuudesta.	Turvaamme meriliikenteen ohjaustoiminnan varmista-malla tarvittavan teknologian toimivuus.	Meriliikenteen ohjaustoiminnan nykyinen palvelutaso heikentyy, koska järjestelmien kehittämistä ja vanhenevan teknologian vaatimia korvausinvestointeja ei kyetä to-teuttamaan. Merenkulun turvalli-suus ja sujuvuus vaarantuvat.	Meriliikenteen ohjauspalvelua kyetään kehittämään. Merenkulun turvallisuustaso säilyy kasvavan liikenteenkin olosuhteissa. Vesikuljetusten sujuvuus ja kuljetustaloudellisuus turvataan.
Huolehdimme alusturval-lisuuden säilymisestä.	Varmistamme, että nykyis-ten tehtävien rinnalla pys-tymme huolehtimaan uusista lakisäätöistä tehtävistä.	Meillä ei ole riittäviä resursseja huolehtia sekä nykyisistä että uu-sista lakisäätöistä tehtävistä. Sää-dösten toimeenpano ja tätä kautta merenkulun turvallisuuden ja me-riympäristön suojelun tavoitteet vaarantuvat.	Kykenemme huolehtimaan ny-kyisten lakisäätöisten tehtävien rinnalla myös uusista tehtävistä. Merenkulun turvallisuus ja me-riympäristön suojelu vahvistu-vat.
Optimoimme toimintam-me vastaamaan yhteis-kunnan ja asiakkaidem-me tarpeita.	Määrittelemme palvelumme ja palveluiden laatu-tasot asiakastarpeiden pohjalta.	Keskitämme resurssimme vaikutta-vuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehok-kaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.	Keskitämme resurssimme vai-kuttavuuden kannalta merkittä-vimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus paran-tuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuot-tavuuskehitys paranee.
	Määrittelemme palvelukoh-taiset peruspalvelutasot.	Keskitämme resurssimme vaikutta-vuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehok-kaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.	Keskitämme resurssimme vai-kuttavuuden kannalta merkittä-vimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus paran-tuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuot-tavuuskehitys paranee.

TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA

Strategiset päämäärät	Strategiset toimenpiteet / Menestystekijät	Vaikutukset	Vaikutukset
		Peruslaskelma	Kehittämislaskelma
	Järjestämme systemaattisen asiakastyytyväisyysmittauksen.	Keskitämme resurssimme vaikuttavuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.	Keskitämme resurssimme vaikuttavuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.

HENKILÖSTÖN VOIMAVAROJEN HALLINTA JA KEHITTÄMINEN

Strategiset päämäärät	Strategiset toimenpiteet / Menestystekijät	Vaikutukset	Vaikutukset
		Peruslaskelma	Kehittämissuunnitelma
Huolehdimme osaamisen säilymisestä ja kehittämisestä.	Toteutamme strategisen henkilöstösuunnitelmamme mukaiset linjaukset.	Toteuttamalla strategista henkilöstösuunnitelmaamme varmistamme osaamisen myös jatkossa. Varmistamme oman toimintamme tuottavuuskehityksen.	Toteuttamalla strategista henkilöstösuunnitelmaamme varmistamme osaamisen myös jatkossa. Varmistamme oman toimintamme tuottavuuskehityksen ja VM:n asettamien tavoitteiden mukaisen henkilöstömäärän kehityksen.
Henkilöstömme voi hyvin ja on motivoitunutta.	Panostamme esimiestyöhön.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.
	Toimimme yhdessä koko henkilöstön kanssa määriteltujen arvojen/ toimintaperiaatteiden mukaisesti.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.
	Kehitämme palkitsemisjärjestelmiä.	Tehokas ja strategisten päämäärien toteutumisen varmistava tulosohtaus vaarantuu.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.
Hallitsemme verkostotoiminnan.	Systematisoimme sidosryhmätoimintamme.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.

5 Toiminta-alueiden strategiat

5.1 Väylänpito

Nykytila ja kehitysnäkymät

Väylänpitoa käsitellään valtionhallinnossa yhtenä, eri liikennemuodot kattavana kokonaisuutena. Lähtökohtana on elinkeinoelämän, alueiden ja kansalaisten perustoiminnot turvaava peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksen mukaisesti väylien suuret kehittämishankkeet käsitellään eri liikennemuotoja käsittävien hankkeiden muodostamalla hankekoireilla. Pienempiä kehittämishankkeita yhdistetään teemapaketeiksi.

Merenkululaitoksen väylänpidon päämääränä on vesiliikenteen sujuvuuden, taloudellisuuden ja turvallisuuden varmistaminen. Tämä edellyttää väylästä kapasiteetin ja kattavuuden muuttamista asiakkaiden tarpeisiin.

Merenkululaitoksen hallintomallin uudistaminen vuoden 2006 heinäkuun alusta heijastuu erityisen voimakkaasti väylänpitoon. Uudelleenorganisointumisen merkitsi nykyisten merenkulku-
piirien teknisten toimialojen tilaaja-viranomaistehtäviä hoitavan henkilöstön siirtymistä valtakunnalliseen väylänpito-yksikköön. Uusina alueellisina yksiköinä perustettiin Länsi-Suomen väyläyksikkö, Suomenlahden väyläyksikkö ja Järvi-Suomen väyläyksikkö. Siirtyminen ei vaikuta henkilöstön maantieteelliseen sijaintiin. Toimenpiteen tavoitteena on tehostaa ja yhdenmukaistaa toimintaa. Väylänpitoon liittyvä tuotannollinen toiminta irrotettiin vuoden 2005 alusta laitoksen sisäiseen tuotantoyksikköön.

Suunnitelmakaudella väylänpito-yksikkö keskittyy tilaajaviranomaisena kilpailun avaamiseen ja markkinoiden kehittämiseen. Tämä edellyttää huomattavaa panostusta laatumäärittelyjen ja yhtenäisten toimintaperiaatteiden luomiseen.

Strategiset päämäärät

- vesiliikenteen sujuvuus, taloudellisuus ja turvallisuus turvataan
- toiminta on asiakaslähtöistä, väylästä kapasiteetti ja kattavuus vastaa asiakkaiden tarpeita
- toiminta pohjautuu laatu- ja ympäristöjärjestelmiin
- tarpeet ja resurssit on sovitettu yhteen, resursseja käytetään tehokkaasti
- väylänpidon eri osa-alueiden palveluja hankitaan kilpailuttamalla
- osaavat resurssit ja osaamisen jatkuvuus on turvattu
- työympäristö koetaan kiinnostavaksi.

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelman vuosina 2003 -2012 toteuttamista edistetään saatamalla loppuun suunnittelukaudella käynnissä olevat Vuosaaren, Loviisan, Naantalin ja Tornion väylähankkeet sekä uusina hankkeina Raahen väylä.

Uuden väyläohjelman 2007 - 2016 mukaisten rahoituspäätöistä odottavien Uudenkaupungin, Pohjankurun, Haminan, Rauman ja Porin väylien suunnitelmavalmiutta nostetaan siten, että hankkeet voidaan toteuttaa uuden väyläohjelman mukaisessa aikataulussa.

Väylien palvelutason varmistavat ja turvallisuutta edistävät pienet hankkeet pyritään saamaan rahoitettua teemapakettina. Muussa tapauksessa hankkeiden toteutus jää epävarmaksi tai viivästyy.

Väylien kuntotasoa parannetaan kunnostusohjelman mukaisesti. Uusi väylien kuntoindeksi otetaan käyttöön helpottamaan kunnostustoimenpiteiden priorisointia. Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien määrää vähennetään 325 kilometriin suunnittelukauden loppuun mennessä edellyttäen, että tarvittava 2 miljoonan euron lisärahoitus on käytettävissä.

Navi-tarkistusten toteuttaminen viedään kauppamerenkulun väylien osalta loppuun suunnittelukauden aikana. Muilla väylillä tavoitteena on 60 prosentin valmiusaste.

Suunnitelmakaudella toteutetaan väylästä verkollinen tarkastelu, missä määritetään mahdolliset uudet väyläkohteet ja nykyisten väylien luokitukset tarkistetaan tarpeiden mukaisiksi sekä tarpeettomat väylät lakkautetaan.

Väylänpidon kustannustehokkuutta parannetaan kehittämällä hankintaosaamista ja avaamalla kilpailua. Lisäksi kehitetään tunnuslukuja ja kustannusseurantaa sekä kustannus-hyötylaskelmia.

Turvalaitteiden toimivuutta parannetaan ja niiden energiankulutusta alennetaan. Lisäksi turvalaitteiden toimintavarmuutta kehitetään siten, että niiden huoltotarve vähenee.

Väylänpidon toimintajärjestelmä otetaan käyttöön.

Voimavarat

Väylänpidon henkilötyövuosien määrä on suunnittelukauden alussa 57 henkilötyövuotta ja se pysyy samana suunnittelukauden ajan.

Kauppamerenkulun huonokuntoisten väylien määrän kehitys (kilometriä)								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Perussuunnitelma	805	629	600	625	650	675	700	725
Kehittämisvaihtoehto	805	629	600	625	550	475	400	325

5.2 Merikartoitus

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merikartoituksen yhteiskunnallinen vaikuttavuus näkyy merenkulun turvallisuutena ja onnettomuuksien vähäisyytenä. Luotettavat ja ajantasaiset merikartoitustiedot ovat turvallisen navigoinnin ja meriliikenteen sujuvuuden edellytys. Merikartoituksella onkin merkittävä rooli merellisen ympäristön suojelussa. Merenkululaitoksen merikartoitus vastaa siitä, että kauppamerenkulun ja muiden asiakkaiden tarpeisiin on saatavilla laadukkaita sekä ajantaisia merikartoitustuotteita ja -palveluita.

Merikartoituksen tehokkaan toiminnan edellytyksenä on jatkuvasti ajantasainen tieto, jota ylläpidetään tietopankissa. Tämä mahdollistaa tietojen jakamisen ja hyödyntämisen laajasti erilaisiin yhteiskunnan tarpeisiin.

Merenkulun toimintaympäristössä on tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia, joilla on suuria vaikutuksia merikartoitukseen. Satelliittipaikannukseen ja numeerisiin navigointilaitteisiin perustuvat modernit navigointimenetelmät asettavat merikartoitustietojen tarkkuudelle ja laadulle aiempaa suurempia vaatimuksia. Elektronisten merikarttajärjestelmien käyttö on yleistynyt kauppa- ja matkustajaliikenteessä viime vuosien aikana ja käytön ennustetaan kasvavan kiihtyvällä nopeudella. Suomenlahden öljykuljetusten ennustetaan kasvavan lähes kaksinkertaiseksi vuoteen 2010 mennessä. Liikenteen kasvu sekä alusten koon ja nopeuden kasvu lisäävät merkittävästi myös ennestään tuntemattomien matalikoiden aiheuttamia onnettomuusriskejä, erityisesti väylien ja reittien reuna-alueilla, joilta puuttuu 100 % mittauspeitto.

Toimintaympäristön muutokset näkyvät myös kansainvälisissä sopimuksissa, joiden kautta merikartoitukselle on tullut merkittäviä velvoitteita. Vuonna 2002 voimaan astunut uusittu IMO:n SOLAS-sopimus asettaa Merenkululaitokselle veloitteen ylläpitää ja kehittää merikartastoa siten, että kartasto vastaa modernin navigoinnin asettamia tarpeita. Vastaavasti Itämeren suojelusopimukseen (HELCOM) sisällytettiin syyskuussa 2001 ns. Kööpenhaminan julistus, jossa asetetaan jäsenmaille velvoitteita merenkulun turvallisuuden edistämiseksi. Itämeren maiden tuli laatia yhteinen merenmittaussuunnitelma kauppamerenkulun pääreittien mittaamiseksi (HELCOM-mittaukset). Lisäksi samoilta alueilta on tuotettava viralliset elektroniset merikartat (ENC).

Merikartoituksen tuotannolliset tehtävät eriytettiin sisäisesti viranomais- ja tilaajatehtävistä vuoden 2005 alusta. Merenkululaitoksen palvelutuotannon tehokkuutta ja kilpailukykyä parannetaan sisäisen tuotannon tehostamisella sekä lisäämällä palvelutuotannon kilpailuttamista asteittain. Merikartatuotannosta on jo nykyisellään kilpailutettu merikarttojen painaminen, varastointi, markkinointi, myynti ja jakelu. Vuonna 2006 toteutettiin selvitystyö, jonka pohjalta laitos teki ministeriölle esityksen, että Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto eriytetään Merenkululaitoksesta perustamalla siitä oma liikelaitos siten, että virallisten kauppamerenkulun karttojen tuotanto jää Merenkululaitokseen viranomaistyöksi. Veneilykarttojen osalta selvitetään mahdollisuutta tuottaa veneilykarttoja Merenkululaitoksen ulkopuolella. Karttojen laatu ja alueellinen kattavuus varmistetaan. Merenmittaus on ollut toistaiseksi lähes sataprosenttisesti Merenkululaitoksen omaa toimintaa. Merenmittauksen osalta markkinoita kehitetään ja toimintamalleja testataan hankintakokeilujen ja pilotoinnin avulla.

Merikartoitustoiminnossa on laadittu vuoden 2005 aikana merikartoitusohjelma 2005–2015, joka perustuu laajoihin asiakastarveselvityksiin. Ohjelma ohjaa merenmittausta ja merikarttuotantoa tulevana vuosina ja siinä on kuvattu merikartoituksen painopistealueet ohjelmakaudella, tavoitetila 2015 sekä toteutukseen liittyvät rahoitustarpeet. Ohjelmakauden aikana rahoituksen reaalitason odotetaan laskevan lähes 30 %, nykyisestä n. 11,4 miljoonasta eurosta 8,2 miljoonaan euroon vuoteen 2015 mennessä. TTS-kauden lopussa, vuonna 2010, rahoitustarpeen odotetaan olevan n. 10,6 miljoonaa euroa. Tämä edellyttää kuitenkin sisäisen tuotannon uuteen teknologiaan perustuvan mittauskaluston kehittämistä, toimivien markkinoiden syntymistä ja HELCOM-mittausten nopeuttamiseen tähtäävien hankintapilottien toteuttamista.

Strategiset päämäärät

- merenkulun sujuvuus ja turvallisuus sekä merellisen ympäristön suojelu
- toimintamme on asiakaslähtöistä ja optimoitua
- elektroniset merikartat (ENC) kehitetään vastaamaan nykyistä paremmin asiakkaiden tarpeita (tietosisältö, syvyysaineiston kattavuus, harmonisointi muiden maiden kanssa)

- kehittämme prosesseja, toiminnan laatua ja tehokkuutta; toimintajärjestelmä tukee toimintaamme
- kilpailua on avattu asteittain ja merenmittauksessa on toimivat markkinat Suomessa 2013 (mikäli tuotanto eriytetään kilpailu on täysin avointa kolme vuotta sisäisen tuotannon eriyttämisestä)
- varmistamme osaamisen (rekrytointi, osaamisen siirtäminen ja kehittäminen)
- tarjoamme henkilöstölle mielenkiintoisen ja kehittyvän työympäristön
- yhteistyö sidosryhmien kanssa on aktiivista ja tehokasta (Navi, sisäinen tuotanto, ulkoiset yhteistyökumppanit jne)
- olemme kansallisesti ja kansainvälisesti arvostettu asiantuntija ja yhteistyökumppani

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

1990-luvun alkupuoliskolta lähtien merenmittauksen painopiste on ollut väylätietojen kuntoon saattamisessa. Merenkulkulaitoksella on pitkäaikainen Navi-ohjelma, jonka puitteissa väyläalueet ja niiden tiedot saatetaan vastaamaan nykyajan vaatimuksia. Tämän mittausohjelman toteutus jatkuu 2010-luvun alkupuolelle, mutta tärkeimpien kauppamerenkulun väylien osalta mittaukset ovat lähes valmiit. Erityisesti lisääntyvän liikenteen ja mm. öljynkuljetusten turvallisuuden parantamiseksi suoritettavien HELCOM-mittausten tärkeys on korostunut viime vuosina ja merenmittauksen painopiste on siirtynyt HELCOM-mittausten toteuttamiseen koko ohjelmajakson ajan. Mittaustyön tärkein kohdealue on Suomenlahden öljykuljetusreitti. Toinen kansallisesti tärkeä alue on talvimerenkulun käyttämät alueet Perämerellä. Tavoitteena on, että nämä Itämeren moottoritien turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta tärkeät mittaukset valmistuvat vuoteen 2012 mennessä.

Syvyysmittausten hankinnassa panostetaan merenpohjan 100 prosenttisesti peittävän monikeilainmenetelmän mahdollisimman laajaan käyttöönottoon. Uuden, selkeästi tehokkaamman teknologian ansiosta merenmittauksen tuottavuutta saadaan kasvatettua merkittävästi.

Merenmittauksen kilpailun avaaminen on käynnistetty toteuttamalla HELCOM-kilpailuttamispilotointi onnistuneesti. Matalaveden aluemittauspilotointi on tarkoitus toteuttaa vuonna 2008. Monikeilainmenetelmän käyttöönottoa pyritään edistämään kilpailuttamalla merenmittauksen palvelusopimus vuosina 2009–2010.

Suomalainen merikartasto siirretään suunnittelukauden aikana maailmanlaajuisesti käytössä olevaan WGS-84 (EUREF-FIN) -koordinaatistoon. Samalla sen ulkoasu uudistetaan kansainvälisen kuvaustavan mukaiseksi. Kaikki merialueen painetut kartat uusitaan vuoden 2008 loppuun mennessä ja sisävesien painetut kartat vuoden 2009 loppuun mennessä. Suunnittelukauden lopussa uudet 'siniset merikartat' ovat korvanneet vanhat 'vihreät merikartat'.

Elektronisia merikarttoja (ENC) tuotetaan siten, että ensi vaiheessa koko Suomen rannikko ja sisävesien syväväylästä on katettu ENC-kartoilla. Rannikon kauppamerenkulun väylien osalta tämä tavoite on valmis ohjelmakauden alkuun mennessä ja sisävesien osalta vuoden 2009 loppuun mennessä. Tietosisällön kehittäminen, tarkentaminen ja ajantasaistaminen vaativat vielä paljon panostamista koko ohjelmajakson ajan. Erityisesti syvyystietojen laajuuden ja kattavuuden parantaminen vaatii suuren panostuksen.

Merikartoitustiedot ovat peruspaikkatietoja. Osana hallituksen tietoyhteiskunnan politiikkaohjelmaa laaditussa kansallisessa paikkatietostrategiassa linjataan toimenpiteet, joiden mukaisesti Suomen kansallista paikkatietoinfrastruktuuria tulee lähivuosina kehittää ja ylläpitää. Paikkatietostrategian päämääränä on saada aikaan toimiva, tehokas ja laajasti yhteiskunnan toimintoja tukeva tietoinfrastruktuuri, joka varmistaa keskeisten paikkatietojen saatavuuden ja mahdollistaa niiden monipuolisen käytön koko yhteiskunnan hyväksi. Merikartoitustiedot ovat

yksi strategiassa määritellyistä keskeisistä paikkatietoaineistoista. Merikarttojen tuotannon lisäksi merikartoitustietoja hyödynnetään mm. suunnittelu- ja rakentamistehtävissä, erilaisissa analyyseissä, kuten öljynleviämismallinnuksessa sekä maanpuolustuksellisissa tehtävissä. Tällä hetkellä on meneillään yhtenäisen, laatuluokitellun merikartoitustietovaraston koostaminen.

Merikartoituksen tärkein resurssi on osaava, motivoitunut ja ammattitaitoinen henkilöstö. To-
teutamme suunnitelmallista henkilöstöpolitiikkaa varmistaaksemme erikoisosaamisemme säi-
lymisen ja kehittymisen.

Voimavarat

Merikartoitusta tehdään Merenkululaitoksessa yhteensä 96 henkilötyövuoden voimin. Merikar-
toituksen tilaajaviranomaisen henkilötyövuosien määrä on vuoden 2011 lopussa 41 henkilö-
työvuotta ja merikartta- ja merenmittaustuotannon 55.

5.3 Talvimerenkulku

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen talvimerenkulun tehtävänä on varmistaa, että Suomen talvimerenkulku on sujuvaa ja turvallista sekä toimii kilpailukykyisesti. Toiminnassa on keskeistä huomioida myös ympäristönäkökulmat. Talvimerenkulun vaikuttavuus yhteiskunnassamme näkyy ennen muuta teollisuuden kuljetustarpeiden turvaamisena ja tätä kautta myönteisinä vaikutuksina kansantalouteen.

Vuosittaiset vaihtelut sää- ja jääolosuhteissa aikaansaavat suuria vaihteluita talvimerenkulun avustustarpeeseen. Liikennerajoituskauden pituudet ja talven ankaruus vaikuttavat myös suo-
raan jäänmurron operatiivisiin kustannuksiin. Teollisuuden raaka-ainehuollolle ja vientikulje-
tusten sujuvuudelle jäänmurtoavustuksen merkitys on entisestään korostunut. Nopea ja täs-
mällinen toimitusaika on teollisuudelle kilpailuetu. Jo pieni keskeytys raaka-aineiden kuljetuk-
sissa tai tuotteiden toimituksessa voi aiheuttaa suuria taloudellisia menetyksiä elinkeinoelämäl-
le. Keskimääräiseen avustustarpeeseen vaikuttavat aluskäyntien määrä liikennerajoitusten
aikana, rajoitusten ankaruus, talvisatamien lukumäärä ja kauppa-alusten jäissäkulkuominais-
suudet.

Talvimerenkulun suurin yksittäinen epävarmuustekijä suunnittelukauden aikana on polttoai-
neen hinnan nousu. Sillä on huomattavia, välittömiä vaikutuksia jäänmurtotoimintaan. Hintaan
vaikuttavat sekä pyrkimys rikittömiin polttoaineisiin että öljyn maailmanmarkkinahinnan hei-
lahtelut. Esimerkkinä vaikutuksista voi todeta, että leutojen talviolosuhteiden vuonna 2004
jäänmurron polttoainekustannukset olivat noin 3,4 miljoonaa euroa. Vuodessa on polttoaineen
hinta käytännössä kaksinkertaistunut. Tällä hintatasolla muodostuisivat kovan jäätalven jään-
murron polttoainekustannukset arviolta jopa 18 miljoonaksi euroksi.

Operatiivinen jäänmurtopalveluiden tuottaminen siirrettiin vuoden 2004 alussa Varustamoliike-
laitokseen (Finstaship). Merenkululaitos ostaa jäänmurtopalvelut nykyisellään kokonaan Fins-
tashipiltä. Siirtymäsäädösten mukaan kilpailun tulee vuodesta 2007 lähtien olla avattu koko-
naan, tästä johtuen keväällä 2006 järjestettiin koko Euroopan kattava tarjouskilpailu. Keskei-
siksi kysymyksiksi suunnittelukaudella nousevat tarjouskilpailusta saatujen kokemusten analy-
sointi sekä sopimus- ja toimintamallin kehittäminen, jäänmurtopalvelujen hintatason vakaut-
taminen sekä jäänmurtokapasiteetin varmistaminen tulevaisuudessa.

Strategiset päämäärät

- parannamme talvimerenkulun sujuvuutta, taloudellisuutta, turvallisuutta ja asiakastytyväisyyttä
- harjoitamme johdonmukaista ja talven olosuhteisiin reagoivaa liikenne- ja rajoituspolitiikkaa
- kehitämme palveluiden hankintaa kustannustehokkuuden parantamisen, kilpailun avaamisen ja toimivien markkinoiden luomisen pohjalta
- varmistamme jäänmurtokapasiteetin liikenteen vaatimusten mukaan
- huolehdimme henkilöstön ammatillisesta osaamisesta

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Talvimerenkulun avustusten kysyntä lisääntyy alusmäärien sekä talvisen linjaliikenteen ja pohjoisten satamien kuljetustarpeiden kasvaessa. Liikenteen ennustettavuus ja murtajakapasiteetin optimointimahdollisuudet paranevat mm. tutkasatelliittikuvien tarkentumisen ja tunnistusjärjestelmien myötä. Avustukset vaikeutuvat alusten erilaistuessa. Tavoitteena on näissäkin olosuhteissa varmistaa nykyinen palvelutaso eli jäänmurron keskimääräinen odotusaika ei saa nousta yli neljän tunnin ja 90–95 prosenttia aluksista tulee päästä satamaan ilman odotusta. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää useampien keinojen käyttöä. Pyritään edistämään sitä, että varustamot siirtyvät entistä enemmän jäätä murtavaan tonnistoon. Samanaikaisesti edistämme maksimisyvyyksien käyttöönottoa Raahan ja Tornion välillä. Oleellinen kysymys on myös se, että luommeko valmiudet ylimääräisen murtajakaluston käyttöön ankarina talvina.

Suunnittelukaudella tulee kansainvälisen yhteistyön merkitys Itämeren valtioiden kesken korostumaan ja Merenkululaitoksella on tässä työssä keskeinen rooli. Käytännön yhteistyö operatiivisten hankkeiden eteenpäinviemiseksi tehdään Itämeren talvimoottoritiet (Baltic Sea Winter Motorways) -projektissa. Hanke on yksi Euroopan unionin merten moottoritiet – hankkeista. Baltic Ice Winter Motorwayn mahdollisuudet nähdään hyvinä, koska työ tehdään Baltic Icebreaker Managementin (BIM) sateenvarjon alla ja Venäjä osallistuu BIM:n jäsenenä aktiivisesti hankkeeseen.

Jäänmurtokapasiteetin vähäisyys markkinoilla on este laajalle kilpailuttamiselle. Tonniston pienuteen vaikuttavat rajalliset toiminta- alueet ja jäänmurtajien korkeat rakentamis- ja rahoituskustannukset. Talvimerenkulun on toisaalta huomioitava nykyisen aluskaluston vanheneminen ja toisaalta väylämaksujen alentamispaineet. Uuden kaluston rahtaaminen nostaa aina kustannuksia. Jäänmurtopalveluita koskevien uusien sopimusten tulee tukea kustannustehokkuuden ja läpinäkyvyyden parantamista. Kehitämme myös sopimustekniikkaa palvelutason varmistamiseksi sekä jäänmurtajien uusimisen turvaamiseksi.

Palvelusopimusten ja niiden hallinnan rinnalla kehitämme omaa toimintamalliamme mm. selvittämällä talvimerenkulun vaihtoehtoisia palvelutasoja ja niiden kustannusvaikutuksia. Myös talvimerenkulun ohjausta kehitetään suunnittelukaudella. Tavoitteena on, että määrämme ja perustelemme liikennerajoitukset olosuhteiden mukaan sekä parannamme rajoitusten ennustettavuutta (tavoite 10 pv). Lisäksi seuraamme jäänmurtajien keskimääräisiä avustusoikeuksia tehokkaamman palvelun turvaamiseksi tulevaisuudessa.

Voimavarat

Talvimerenkulun tilaaja- ja viranomaisyksikkö on keskitetty keskushallintoon ja sen tavoitteellinen henkilöstötarve on 4 henkilötyövuotta.

5.4 Meriliikenteen ohjaus

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen Meriliikenteen ohjauksen rooli on toimia aktiivisena ja palvelevana viranomaisena sekä merellisen logistiikkaketjun tarvitseman informaation tuottajana, kokoajana, jalostajana ja välittäjänä.

Meriliikenteen ohjaustoimintoon kuuluvat seuraavat tehtäväalueet: **alusliikennepalvelut** (VTS, GOFREP, Turku Radio), **telematiikkapalvelut** (informaation välityspalvelut, ympäristötiedon välitys ja tietojen tilastointi) ja **luotsauksen viranomaispalvelut** (luotsauslain noudattamisen valvonta sekä ohjauskirjojen ja vapautusten myöntäminen).

Alusliikennepalveluiden tuotantoon, ylläpitoon ja kehittämiseen osallistuvat VTS-keskukset Helsingissä (Suomenlahden meriliikennekeskus), Nauvossa (Archipelago), Porissa (West Coast), Vaasassa (Bothnia) sekä Lappeenrannassa (Saimaa). Järjestelmä kattaa koko rannikon sekä Saimaan syväväylät.

Alusliikennepalveluihin kuuluu Suomenlahden ilmoittautumis- ja reittijakojärjestelmän ylläpito ja kehittäminen Suomen vastuualueella sekä yhteistyö Viron, Venäjän ja muiden kansainvälisten tahojen kanssa. Rannikon turvallisuus- ja rannikkoradiotoiminta on osa alusliikenteelle annettavia palveluita.

Telematiikkapalveluiden tuottaminen edellyttää järjestelmien ylläpitoa ja jatkuvaa kehittämistä (mukaan lukien tutkanavigointia tukevat tutkaheijastimet ja tutkamajakat sekä DGNSS-palvelut satelliittinavigointiin, AIS, PortNet ja IBNet sekä sää- ja vedenkorkeustiedon välittäminen) yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

IMO:n ja EU:n vaatimukset täyttävä alusliikennepalvelulaki tuli voimaan vuonna 2005. Sen tehtävänä on ennen muuta selkiyttää alusliikennepalvelun ja alusliikenteen tehtävä- ja vastuukenttää sekä määritellä henkilöstölle tarvittavat osaamisen tasot.

Säädöspерustan muuttumisen lisäksi toimintaan ovat voimakkaasti vaikuttaneet viime vuosina merenkulun toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Satelliittiteknologian kehittyminen ja tarkkuuden parantuminen on lisännyt alusten navigointikykyä ja tarkkuutta. Alukset tarvitsevat vielä pitkään toisiaan täydentäviä navigointitekniikoita ja niitä tukevia navigaatio-apupalveluita. Satelliittikapasiteetin kasvaminen Galileon myötä parantaa palveluiden saatavuutta ja turvallisuutta. Suomenlahden liikenteen kasvu on lisännyt onnettomuusriskiä, mikä korostaa onnettomuuksia ennaltaehkäisevän valvonnan ja avun tarvetta sekä nopeaa tilanteenmukaista toimintaa, jos jotain sittenkin tapahtuu. AIS:n käyttöönotto parantaa meritilanne-tietoisuutta ja vähentää tunnistukseen liittyvää kommunikaatiotarvetta.

Meriliikenteen ohjaus on toimintona noin 110 alusliikenneohjaajan, asiantuntijan, tekniikan ammattilaisen ja merenkulkijan organisaatio. Merenkululaitoksen hallintomallin kehittäminen heijastuu voimakkaasti Meriliikenteen ohjaus-toimintoon. Heinäkuun 2006 alussa toteutettu Merenkululaitoksen hallintomallin uudelleenorganisointi merkitsi merenkulkupiirien liikenne-toimialoilla työskentelevän henkilöstön siirtymistä valtakunnalliseen Meriliikenteen ohjaus-yksikköön. Uusina alueellisina yksikköinä perustettiin Suomenlahden ja Länsi-Suomen liikenne-yksiköt sekä telematiikan huoltoyksikö. Toimenpiteen tavoitteena on tehostaa ja yhdenmukaistaa toimintaa. Toimintatapojen yhtenäistämisen ja vakiinnuttamisen rinnalla on syytä tarkastella tulevaisuutta ja kehittää uusia alusten ja logistisen ketjun osapuolten tarpeista lähteviä palvelu- ja itsepalvelumuotoja.

Strategiset päämäärät

- ylläpitää ja kehittää meriliikenteen turvallisuutta
- ylläpitää ja kehittää meriliikenteen sujuvuutta ja taloudellisuutta
- parantaa asiakastyytyväisyyttä
- parantaa toiminnan tuottavuutta
- parantaa sidosryhmäyhteistyötä
- ylläpitää henkilöstön hyvinvointia ja työkykyä

Meriliikenteen ohjaukselle vuosille 2006–2011 laadittu strategia jakaantuu kahteen eriluonteiseen vaiheeseen, jolloin edellä mainittujen strategisten päämäärien lisäksi painottuvat seuraavat tekijät:

Vuosille 2006–2007 laadittu strategia on luonteeltaan eheyttävä ja vakiinnuttava, sekä fokusoidusti uutta etsivä ja luotaava

- täytäntöön pannaan alusliikennepalvelulaki
- yhtenäistetään VTS-toiminta ja kehitetään asiakaspalvelua
- edistetään kansainvälistä yhteistyötä ja ”kotiutetaan hyödyt”
- kehitetään järjestelmäkonsepteja asiakastarpeiden pohjalta

Vuosille 2008–2011 laadittu strategia on luonteeltaan voimakkaammin kehittävä ja palvelumuotoja uudistava

- toteutetaan sähköinen asiointi
- tarjotaan itsepalvelua
- toteutetaan valtakunnalliset meriliikennekeskukset

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Alusliikennepalvelut

Käynnistetään uuden organisaatorakenteen mukainen toiminta.

Toteutetaan uuden alusliikennepalvelulain palvelutasot täyttävä koulutusohjelma (mm. simulaattori-investoinnit) tehtäväkohtaisesti.

Varmistetaan VTS-keskusten valtakunnallisesti yhtenäiset toimintatavat toteuttamalla meriliikenteen ohjauksen toimintajärjestelmä.

Käynnistetään Turun Meriliikennekeskusten suunnittelu ja rakentaminen vuosina 2007 – 2009.

Varmistetaan asiakastyytyväisyyden jatkuva kehittyminen mm. asiakastarpeiden selvittämisen pohjalta tehtävän palvelukehityksen avulla.

Telematiikkapalvelut

Liikennetietojärjestelmäpalveluissa luodaan uusi ja kattavampi ”single window” –liikennetietojärjestelmäpalvelukonsepti PortNet 2. Liitetään sähköisiin asiointipalveluihin lisäksi AIS Web ja AIS/VTS-tilastotietojärjestelmä. Samalla rakennetaan yhteydet Suomen PortNetistä muihin maihin ja laajennetaan PortNetin SafeSeaNet yhteyksiä EU:hun.

AIS-järjestelmän Web-palvelua kehitetään tiedon paremman saatavuuden takaamiseksi. AIS/VTS-tilastotietojärjestelmää kehitetään, jotta saadaan viranomaisten, tutkijoiden ja yksityisten tahojen käyttöön parempaa ja ajantasaisempaa tilastomateriaalia tukemaan tutkimusta ja päätöksentekoa.

VTS-palveluissa kehitetään Bothnian VTS-järjestelmää muiden VTS-asemien kanssa yhteensovivaksi ja integroidaan kaikki VTS-keskukset valtakunnallisesti. Uusitaan GMDSS-järjestelmä ja integroidaan se AIS- ja VHF-verkkorakenteisiin.

Radionavigointipalveluissa nykyisen DGPS-järjestelmän laitteet uusitaan antamaan uusia palveluja (Galileo, Glonass, Loran-C yms.) GPS:n rinnalle paikannuksen varmistamiseksi. Nykyiset tutkamajakat ovat 15 vuotta vanhoja ja ne tulisi uusia. Tutkamajakat uusitaan uusien tutkien kanssa yhteen toimiviksi.

Meriliikenteen telemaattista arkkitehtuuria MeriArkia kehitetään edelleen, jotta saadaan selkeä kuva koko telematiikan alueesta ja järjestelmien välisistä yhteyksistä. Todennetaan asiakastytyvyyden paraneminen asiakastytyvyyskyselyn avulla.

Luotsauksen viranomaispalvelut

Luovutaan luotsinvälityspalvelun operatiivisesta tuotannosta.

Toteutetaan sähköinen asiakaspalvelu luotsauksen lupahakemusten käsittelyyn.

Toteutetaan luotsauksen viranomaispalvelun toimintajärjestelmäkuvaus ja varmistetaan sen toimivuus käytännössä

Voimavarat

Käytössä olevien resurssien tulee vastata vaadittua palvelutasoa. Meriliikenteen ohjauksen tavoitteellinen henkilöstömäärä nykyisellä palvelutasolla on 110 henkilötyövuotta. Henkilöstön osaamistason parantamisella ja uuden osaavan henkilöstön rekrytoinnilla pyritään toimialan tavoitteiden saavuttamiseen ja henkilöstön motivaation säilyttämiseen.

Taloudelliset resurssit suunnataan tuottavasti ja tehokkaasti meriturvallisuutta, liikenteen tehokkuutta ja ympäristön suojelua parantaviin investointeihin. TTS-kauden hankkeet keskittyvät toteuttamaan EU:n ja IMO:n määräysten mukaisia investointeja. EU:n alusliikenteen valvontadirektiivin (2002/59/EY) vaatimusten toteuttaminen on TTS-kauden alun keskeisiä hankkeita ja IMO:n merivaroitus- ja avusteisten satelliittipaikannusjärjestelmien sekä hätäradioverkon varmistaminen loppukauden keskeisiä hankkeita. Nykyiset järjestelmät ovat elinkaarensa päässä ja vaativat uusimista. Meriliikenteen ohjauksen tuottavuuteen vaikuttavat VTS-toiminnan keskittäminen ja telemaattisten järjestelmien ylläpito. Länsi-Suomen VTS-toiminnan keskittämisellä yhteen keskukseseen saavutetaan henkilöstön käytössä samoin kuin teknisissä ratkaisuisissa selkeitä etuja, jotka parantavat toiminnan tuottavuutta ja varmuutta liikenteen jatkuvasti lisääntyessä. Merenkulun tukena olevat telemaattiset järjestelmät käsittävät yli 100 sensoria sekä niihin liittyvät yhteydet ja keskuslaitteet, joiden ylläpitoon on järjestelmällisesti panostettava vuosittain niiden toimintavarmuuden takaamiseksi. Ilman jatkuvaa panostusta järjestelmä rapautuu sekä turvallisuus, tuottavuus ja palvelutaso putoavat alle hyväksyttävän tason.

5.5 Meriturvallisuus

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen Meriturvallisuuden päämääränä on, että merenkulku on turvallista matkustajille, merimiehille, aluksille ja lastien omistajille sekä merelliselle ympäristölle.

Alusturvallisuustyötä tehdään voimassa olevien IMOn kansainvälisten yleissopimusten, EU-lainsäädännön ja kansallisten säännösten pohjalta. Tavoitteena on pitää tapahtuneiden onnettomuuksien määrä alenevana siten, että suunnittelukaudella Suomen aluevesillä ja suomalaisille aluksille tapahtuneiden onnettomuuksien vuosittainen määrä ei ylitä 48:aa neljän vuoden liukuvalla keskiarvolla laskettuna.

Tarkastustoiminta on laajentunut ja suunnittelukauden aikana edelleen laajenee merenkulun 'security'-asioihin siten kuin siitä erikseen kansallisessa lainsäädännössä päätetään IMOssa tehtyjen kansainvälisten sopimusten muutosten pohjalta. Terrorismin torjunnassa satamien, varustamoiden ja alusten on tehtävä kansainvälisten määräysten (International Ship and Port Facility Security Code) mukaiset turvajärjestelyt. Suunnittelukauden alussa on astunut voimaan uusi satamaturvallisuusdirektiivi muutoksineen.

Suunnittelukauden alkuun mennessä on saatu voimaan uusi väylämaksu- ja jääluokkalaki. Tämän avulla selkiytetään koko jääluokkatodistuskäytäntö ja väylämaksujärjestelmä. Jälkimaksukierteestä on päästy eroon.

Irtolastisatamien (bulk) valvonnan kansainväliset määräykset edellyttävät irtolastisatamien laatuja järjestelmien tarkastamista. Säädös on saatettu voimaan ja Meriturvallisuusyksikkö on aloittanut laatuja järjestelmien tarkastukset.

Vaarallisten aineiden kuljettamista koskevat uudet turvallisuusmääräykset ovat astuneet voimaan ennen suunnittelukauden alkua.

Meriturvallisuudessa on käytössä koko maan kattava varallaolojärjestelmä. Kansainväliset alusten tarkastusta koskevat määräykset edellyttävät tarkastuksia virka-ajan ulkopuolella, samoin erilaiset alusturvallisuuteen liittyvä tapahtumat (haverit, öljypäästöt, aluksenmittaukset ym.). Suunnittelukauden aikana Meriturvallisuusyksikön tehtävät tulevat painottumaan entistä voimakkaammin auditointi- ja valvontatyyppeihin tehtäviin.

Vuonna 2004 otettiin käyttöön alusturvallisuuden valvontaan liittyvä uusi tulostittari. Jokaisen suomalaisen aluksen osalta, joka pysäytetään satamavaltioiden tarkastusjärjestelmän (Port State Control) puitteissa, tehdään analyysi pysäytykseen johtaneista syistä. Tavoitteena suunnitelmakaudella on olla niiden viiden lippuvaltion joukossa, joilla on vähiten pysäytyksiä.

Meriturvallisuus on aloittanut ennen suunnittelukauden alkua huvivenedirektiivin edellyttämät laajentuneet tuotevalvontatehtävät sekä tuotevalvontalainsäädännön edellyttämät alusten moottoreiden tyyppihyväksynnän.

Strategiset päämäärät

- *'Competent sailors, safer ships, higher security, cleaner Baltic'*
- Panostamme kansainväliseen ja kansalliseen toimintaan Suomen merenkulun edunvalvojana ja turvallisuuden luoja.

- Osallistumme IMOn ja EU:n meriturvallisuutta edistävään työhön kaikin mahdollisin resurssein.
- Ylläpidämme ja kehitämme kansainvälisiin ja kansallisiin säädöksiin perustuvaa tarkastustoimintaa ja tuotevalvontaa. Toimintamme on ennaltaehkäisevää, alueellisesti kattavaa ja ammattitaitoista. Lisäämme yhteistyötä luokituslaitosten kanssa.
- Kehitämme merimiesten pätevyyden seurantaan siten, että suomalaiset merimiehet ovat ammattitaidollisesti kilpailukykyisiä kansainvälisillä markkinoilla. Vahvistamme alusten miehitykset turvallisiksi ja kilpailukykyisiksi.
- Vakiinnutamme pitkällä aikavälillä turvajärjestelyjen arvioinnin toimintamallin.
- Valmistelemme uusien kansainvälisten sopimusten pohjalta uutta lainsäädäntöä ja uusimme vanhentunutta.
- Koulutamme ja perehdytämme nuorempaa virkamieskuntaa niihin tehtäviin, joita nyt hoitavat piakkoin eläkkeelle jäävät henkilöt.
- Ylläpidämme ja kehitämme sähköistä asiointia.
- Veneilyyn liittyvä meriturvallisuus liitetään kiinteäksi osaksi meriturvallisuuden kokonaisuutta.

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Kehitämme alusten, varustamoiden ja satamien turvajärjestelmien arviointiin liittyviä menettelyjä, jotta pystymme toimimaan yhteistyössä muiden viranomaisten ja ulkomaalaisten vastaavien organisaatioiden kanssa.

Uuden huvivenedirektiivin myötä perustettiin Veneily-yksikkö, joka valvoo veneilyn tuotevalvonta- ja turvallisuusasioita. Yksikön toimintaa kehitetään läpi suunnitelmakauden.

Satamavaltiotarkastuksissa (Port State Control) kiinnitetään erityistä huomiota laivaväen työolosuhteisiin ILO-yleissopimusten pohjalta ja varmistetaan, että 25 prosenttia kaikista ulkomaalaisista aluksista tarkastetaan. PSC-säännökset muuttunevat suunnitelmakauden puolivälissä, jolloin niitä siirrytään noudattamaan ja tarkastukset kohdistetaan kaikkiin huonokuntoisiin aluksiin.

Suomi on niiden viiden lippuvaltion joukossa, joilla on vähiten pysäytyksiä Euroopan satamavaltioiden tarkastusjärjestelmän puitteissa (Paris MOU).

Jääluokka-asioihin liittyvät epäselvyydet ratkaistaan mahdollisimman nopeasti selkiintyneiden pelisääntöjen pohjalta ja järjestelmää kehittämällä pyritään ennaltaehkäisemään vastaavien ongelmien syntyminen.

Pätevyyskirjojen tuottamista kehitetään siten, että suomalaisia pätevyyskirjoja ei voida väärentää. Samalla kehitetään merimiesrekisteriä mahdollisimman tehokkaaksi ja käyttäjäystävälliseksi. Lisätään yhteistyötä muiden pätevyyskirjoja myöntävien hallintojen kanssa pätevyyskirjojen aitouden tarkistamisessa.

Osallistutaan merimieskatselmukseen liittyvän lainsäädännön kehittämiseen yhdessä muiden osapuolten kanssa.

Otetaan aktiivisesti osaa kansainvälisten foorumeiden (IMO, EU) meriturvallisuuden parantamiseen tähtäävään säännösten kehitystyöhön. Tuetaan aktiivisesti kansallista merenkulkualan lainsäädäntötyötä ja turvallisuussäännösten EU-tasosta harmonisointia.

Kehitetään sähköistä asiointia palvelemaan asiakkaita paremmin sekä sähköistä arkistoa ja yhteiskäyttöisiä rekistereitä palvelemaan omaa toimintaamme aiempaa paremmin.

Kehitetään tunnuslukuja, jotka mittaavat Merenkululaitoksen vaikuttavuutta merenkulun turvallisuuteen.

Voimavarat

Kansainvälisiin ja kansallisiin säädöksiin perustuvan tarkastustoiminnan ylläpito ja turvallisuuden säilyttäminen kasvavan liikenteen oloissa samanaikaisesti henkilöstön ikärakenteesta johtuvan eläkepoistuman kanssa aiheuttaa 4 henkilön lisäystarpeen suunnitelmakauden aikana, sen mukaan tavoitteellinen henkilöstövahvuus suunnitelmakauden lopulla on 91 henkilötyövuotta.

5.6 Yhteysalusliikenne

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen yhteysalusliikenneyksikkö vastaa saariston yhteysalusliikennepalveluista, joita tuotetaan ensisijaisesti saariston vakituisten asukkaiden liikkumistarpeisiin. Yhteysalusliikenteen vaikutuksesta saaristo on myös koko väestön tavoitettavissa sekä samalla saaristoa kuormittavaa matkailua on mahdollista koota valituille reiteille ja kohteisiin.

Yhteysalusliikenteen tuotantopalvelutehtävistä aiempi Merenkululaitoksen osuus (noin 50 prosenttia yhteysliikennepalvelusta) siirtyi Varustamoliikelaitokseen vuoden 2004 alusta viranomaishallinnon ja tilaajatehtävien säilyessä Merenkululaitoksella, keskuspaikkana Turku. Suunnittelukauden haasteena tulee olemaan kilpailutuksen onnistuminen.

Yhteysalusliikenteen matkustajamäärän ennustetaan olevan vuositasolla noin 121 100 matkustajaa. Matkustajakohtaiset kustannukset suunnitelmakauden aikana ovat noin 62 euroa. Saariston vakinaisen asukasmäärän ollessa noin 662 henkilöä ovat vuotuiset kustannukset noin 11 331 euroa asukasta kohti suunnitelmakauden aikana. Jatkossa on odotettavissa saariston väestön väheneminen nykyasukasjäännön ikääntymisen myötä. Muodostuva yhtälö luo suuria haasteita toiminnan ylläpitämiselle.

Strategiset päämäärät

- turvataan asiakastarpeisiin optimoidun yhteysalusliikenteen toimivuus
- tehdään selkeä palvelutasomäärittely ja varmistetaan tarvittava rahoitus
- parannetaan asiakastyytyväisyyttä
- luodaan toimivat yhteysalusliikennemarkkinat
- parannetaan yhteysaluspalveluiden kustannustehokkuutta ja logistista toimivuutta
- kehitetään sidosryhmäyhteistyötä
- huolehditaan henkilöstön osaamisesta, hyvinvoinnista, työkyvystä ja motivaatiosta

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Kehitämme liikennepalveluiden hankintaa joustavammaksi, tehokkaammaksi ja taloudellisemmaksi.

Määritämme yhteysalusliikenteen todelliset asiakastarpeet, nykyisen palvelutason, toiminnan vaikuttavuuden ja rahoitustarpeen. Tavoitteena on tunnistaa asiakkaiden logistiikkapalvelujen tarve saaristoalueilla sekä kehittää eri palvelujen vastikkeellisuutta, esim. palvelumaksutulojen osuutta lisäämällä.

Kehitämme organisaatiomme ja henkilöstömme tilaajaroolia. Yhteistoiminta Varustamoliikelaitoksen ja muiden palvelutuottajien kanssa vakautetaan hyvin toimivaksi yhteistyöksi ja henkilöstöä koulutetaan työnsä hyvin osaavaksi kiinteäksi ryhmäksi.

Lisäämme yhteistoimintaa Tiehallinnon kanssa.

Voimavarat

Yhteysalusliikennepalvelujen laatu ja osaamisen taso varmistetaan joka toinen vuosi tehtävin asiakastutkimuksin. Käytössä olevien resurssien tulee vastata haluttua palvelutasoa. Tavoitteellinen henkilötyövuosimäärä on neljä henkilötyövuotta.

5.7 Sisäinen tuotanto

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto toimii valtakunnallisena organisaationa väylätuotannon, suunnittelupalveluiden, merenmittauksen ja merikarttatuotannon tehtäväalueilla. Lähes puolet Merenkululaitoksen henkilöstöstä on sijoittunut sisäiseen tuotantoon.

Väylänpidon ja merikartoituksen jakautuessa sisäisesti tilaajaviranomais- ja tuotanto-organisaatioiksi vuoden 2005 alussa linjattiin suunnittelukauden kehitysnäkymiksi seuraavaa:

Tilaajan hankintamenettelyt kehitetään, sisäisen tuotannon kustannusrakenne ja hinnoittelu selvitetään sekä markkinoita luodaan tilaamalla Merenkululaitoksen töitä alkuvaiheessa pieninä tuote- ja palvelukokonaisuuksina. Vähitellen osaamisen, kustannustietouden ja markkinoiden kehittyessä siirrytään toimintaan parhaiten sopiviin laajempiin tuote- ja palvelukokonaisuuksiin, jotta tuottajien innovatiivisuus ja kehittämispotentiaali voitaisiin paremmin hyödyntää.

Tilaajan ja sisäisen tuotannon osaamista ja valmiuksia kehitetään siten, että sisäiset tilaus- ja palvelusopimukset otetaan käyttöön vuonna 2006. Periaatepäätös sisäisen tuotannon pidemmälle menevästä eriyttämisestä sisällytetään mahdollisesti seuraavaan hallitusohjelmaan. Mahdollinen eriyttäminen voisi tapahtua suunnitelman mukaan vuonna 2009 ja toimiala avataan täysin kilpailulle asteittain eriyttämispäätöksessä sovittavien siirtymäaikasäännösten mukaisesti.

Markkinoita kehitetään ja toimintamalleja testataan hankintakokeilujen ja pilotointien avulla. Sisäinen tuotanto kehittää tuotteitaan ja palveluitaan, tekee nykyisten toimintaperiaatteiden mukaisesti ulkopuolisia töitä omalla ydinosaamisalueellaan, mutta ei ennen mahdollista eriytymistään ilman erikseen sopimista avoimesti kilpaile Merenkululaitoksen tilaamissa töissä ulkopuolisten toimijoiden kanssa.

Sisäisen tuotannon strategiset linjaukset

Visio 2015

Olemme vesiliikenteen infran ylläpidon ja kehittämisen palveluiden johtava tuottaja / yritys Suomessa. Asiakkaamme kotimaassa ja Itämeren alueella hyötyvät osaamisestamme, kilpailu-

kykyisistä, joustavista ja kattavista palveluistamme sekä turvallisuutta edistävästä ja ympäristöä säästävästä toimintatavastamme.

Strategiset päämäärät

- toimimme kannattavasti kaikilla palvelutuotantomme aloilla
- kasvatamme toimintaamme laajentamalla asiakaskuntaamme
- olemme kehittäneet pitkäjänteisesti tuotanto-rakennettamme (palvelut, prosessit, menetelmät ja tuotantovälineet)
- organisaatiorakenteemme mahdollistaa kehittymisen ja tehokkaan toiminnan avoimilla markkinoilla
- kumppanuussuhteilla ja verkottumisella hyödynnämme parasta osaamistamme monipuolisesti ja tuottavasti sekä hallitsemme toiminnan kausiluonteisuuden
- toimimme asiakaslähtöisesti ja tuotamme asiakkaiden laatuvaatimuksia vastaavia palveluja ja palvelujamme kehittämällä tuotamme lisäarvoa asiakkaillemme
- palveluja yhdistämällä kykenemme muodostamaan joustavasti erilaisia asiakkaiden tarpeet täyttäviä palvelukokonaisuuksia
- kehitämme jatkuvasti osaamistamme strategisten päämääriemme ja toimintaympäristön muutosten mukaisesti
- henkilöstömme on motivoitunutta, yhteistyökykyistä ja palveluhenkistä
- käytämme toimintajärjestelmäämme luontevana osana jokapäiväistä toimintaamme
- olemme omaksuneet innovatiivisen toimintatavan kaikessa toiminnassamme
- olemme erityis- ja moniosaamisemme myötä arvostettu asiantuntija ja palvelutuottaja sekä luotettava ja haluttu yhteistyökumppani kansallisesti ja kansainvälisesti

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Toteutetaan sisäisen tuotannon selvitysten pohjalta tehdyt päätökset.

Tuotantotoimintaan soveltuvat suunnittelu-, kustannuslaskenta-, raportointi- ja seurantajärjestelmät kehitetään ja otetaan käyttöön vuonna 2007.

Tuottavuutta ja kilpailukykyä parannetaan suunnitelmakaudella pitkäjänteisesti organisaatio- ja tuotantorakenteita kehittämällä. Syvyysmittauksissa pyritään merenpohjan 100 prosenttisesti peittävän monikeilainmenetelmän mahdollisimman laajaan käyttöön ottoon. Käyttöön ottoa edistetään kilpailuttamalla merenmittauksen palvelusopimus vuosina 2009–2010.

Toteutetaan hallittu vanhasta merenmittauskalustosta luopuminen.

Tuotannon laatu- ja ympäristöjärjestelmät (toimintajärjestelmä) laaditaan ja otetaan käyttöön vuoteen 2009 mennessä.

Toiminta on asiakaslähtöistä ja henkilöstö osaavaa, yhteistyökykyistä ja palveluhenkistä.

Tuotannon mahdollisen eriyttämispäätöksen myötä kehitetään erityisesti liiketoimintaosaamista ja markkinointia sekä hakeudutaan aktiivisesti kumppanuus- ja verkottumissuhteisiin.

Voimavarat

Sisäisen tuotannon henkilötöyvuosien määrä vähenee perussuunnitelman mukaan 342:sta 306:een.

Sisäisen tuotannon nettorahoitus vuonna 2005 on noin 27 miljoonaa euroa. Jatkossa rahoitus kanavoituu selkeämmin tilaajan kautta palvelu- ja hankintasopimusten muodossa.

5.8 Oikeus- ja tilastopalvelut

Merenkululaitoksen oikeus- ja tilastopalvelut tuottavat tilastotietoa merenkulusta. Yksikkö vastaa Merenkululaitoksen edunvalvonnasta, tuottaa merenkulkuun liittyviä oikeuspalveluita ja pitää alusrekisteriä Manner-Suomen osalla. Yksikkö koordinoi laitoksen säädösvalmistelua.

Valtiontuista ja väylämaksuhojennuksista on kerrottu yksityiskohtaisesti liitteessä 3.

Strategiset päämäärät

- tuotamme laadukasta viranomaispalvelua merenkulkuun liittyvissä oikeudellisissa asioissa
- tarjoamme laitoksen johtamisessa tarvittavaa oikeudellista asiantuntemusta
- tuotamme ajantasaista ja monipuolista tilastotietoa merenkulusta
- kehitämme merenkulkua koskevaa lainsäädäntöä
- hoidamme yksikölle kuuluvat tehtävät tehokkaasti, oikea-aikaisesti, virheettömästi ja tulokinnallisesti perustellusti
- toimimme asiakaslähtöisesti, ammattitaitoisesti ja palveluhenkisesti
- kehitämme verkkopalveluita ja sähköistä asiointia
- varmistamme osaamisen

5.9 Ohjaus- ja tukitoiminnot

Nykytila ja kehitysnäkymät

Ohjaus- ja tukitoimintoihin vaikuttaa jatkuvuosiina valtionhallinnon sisäisen yhteistyön tiivistyminen. Käynnissä olevia ja jatkuvuosiina ilmeisesti tukitoimintoihin voimakkaasti vaikuttavia hankkeita ovat Kieku (Valtiokonttorin talous- ja henkilöstöpalveluiden kehittämisohjelma) ja ValtIT/TIME (Valtion tietohallinnon kehittämisohjelma).

Merenkululaitoksen linjauksena on, että tukipalveluita kehitetään osallistumalla ja vaikuttamalla aktiivisesti edellä mainittuihin hankkeisiin. Hankkeiden tavoitteena on yhtenäistää valtion talous-, henkilöstö- ja tietohallintoprosesseja ja järjestelmiä sekä keskittää operatiivisia tehtäviä palvelukeskuksiin. Laitoksessa kehitetään samanaikaisesti ko. toiminta-alueiden henkilöstön osaamista ja valmiuksia sekä suunnitellaan palvelukeskuksiin siirtymisen ajankohta ja toteutus.

Strategiset päämäärät

Tukipalvelujen tavoitteena on MKL:n ydintoimintojen ja niiden asettamien tavoitteiden tukeminen.

- Tuemme Merenkululaitoksen rakennemuutosta.
- Kehitämme laitoksen strategista ohjausta painottaen erityisesti asiakaslähtöisyyttä sekä strategisten päämäärien ja tulosohtauksen saumattomuutta (strategiset päämäärät ja niiden edellyttämät toimenpiteet vastaavat rahoitusta).
- Laitoksella on selkeät ja laitosyhtenäiset toimintatavat.
- Laitos toteuttaa toiminnoittaista kilpailuttamisstrategiaa ja hankintaohjelmaa.
- Laitoksella on osaava henkilöstö ja hyvät työolot. Laitos noudattaa hyvää henkilöstöpolitiikkaa ja sen henkilöstö on asiantuntevaa ja yhteistyökykyistä. Työilmapiiri on asiantuntijavirastojen parhaalla tasolla.

- Kehitämme laskenta- ja raportointijärjestelmämme vastaamaan uutta organisaatiota ja uutta toimintatapaa.
- Toteutamme ja kehitämme tiedonhallinto- ja viestintästrategiaa.
- Kehitämme sähköisiä palveluita.
- Kehitämme sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa.

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Strateginen ohjaus ja kehittäminen

- Tarkistamme strategiset päämäärät ja suunnittelemme niiden vaatimat toimenpiteet omistajan ja asiakkaiden näkemysten ja ympäristön muutosten niin vaatiessa. Luomme strategioille käytännön merkityksen yhdessä koko henkilöstömme kanssa.
- Kehitämme strategiatyötämme.
- Parannamme kehittämishankkeiden hallintaa.
- Kehitämme Merenkulkulaitoksen asiakkuuden hallintaa asiakkuusstrategian pohjalta.

Taloushallinto

- Selvitämme edelleen operatiivisten tehtävien keskittämistä palvelukeskukseen ja parannamme valmiuksia siirtyä palvelukeskuksen palvelujen käyttöön. Siirrymme hallitusti käyttämään palvelukeskuksen operatiivisia taloushallintopalveluja.
- Parannamme edelleen sisäisen laskentamme palvelukykyä ja uudistamme sisäisen laskentajärjestelmämme
- Kehitämme ja yhtenäistämme laskutusta edelleen ja otamme käyttöön sähköisen laskutuksen
- Hyödynnämme Rondo-järjestelmää tehokkaammin (tiliointimallit, arkistointi).

Henkilöstöhallinto

- Toteutamme strategista henkilöstösuunnitelmaa, jolla varmistamme osaavat, motivoituneet ja riittävät henkilöstöresurssit. Kehitämme uuden henkilöstön hankintaa.
- Varmistamme osaamisen siirtymisen, säilymisen ja laajentamisen ottamalla käyttöön koulutuksen lisäksi urasuunnittelua, henkilökiertoa sekä mentorointi- ja mestari-kisällitoimintaa.
- Huomioimme yhdessä sovitut arvot kaikissa toimintatavoissamme ja järjestelmissämme.
- Kehitämme työhyvinvointia ja työkykyä ylläpitävää toimintaa.
- Vakiinnutamme uuden tehtävän vaativuuteen ja henkilökohtaiseen suoriutumiseen perustuvan palkkausjärjestelmän käytön. Otamme käyttöön palkitsemisjärjestelmän. Kehitämme palkkauksen ja palkitsemisen kannustavuutta.
- Kehitämme johtamista ja esimiestyötä. Toteutamme esimiesvalmennusohjelman.
- Yhtenäistämme ja kehitämme henkilöstöhallinnon prosesseja. Otamme käyttöön sähköisiä menetelmiä.
- Selvitämme henkilöstöhallinnon operatiivisten tehtävien keskittämistä palvelukeskuksiin (Kieku). Verkostoidumme asiantuntijatehtävissä.

Tietohallinto

- Olemme mukana toteuttamassa valtionhallinnon ValtIT-linjausten mukaista virastojen välistä yhteistoimintaa. Sen tavoitteena on yhtenäistää ja yhdistää tiedonhallinnan osaluueita.
- Tavoitteenamme on säilyttää tiedonhallinnan strateginen ohjaus, ydintoimintoja tukevan tiedonhallinnan kehittäminen sekä legitiimit tehtävät laitoksessa ja muilla alueilla tukeutua yhdessä tuotettaviin tai hankittaviin palveluihin.

- Toteutamme tietohallintostrategian luomia linjauksia (mm. tietohallinnon avainosaamisalueet, MKL:n tiedonhallinnan kehittämisen suuntaviivat, tietohallinnon hallintomalli, projekti- ja hankehallinnan periaatteet).
- Parannamme tietohallinnon tuottavuutta osallistumalla soveltuvin osin valtionhallinnon tietohallintoa koskeviin kehittämishankkeisiin (ValtIT/TIME).

Yleishallinto

- Varmistamme käytännölliset ja taloudelliset toimitilat ja hyvät fyysiset työolosuhteet. Luovumme tarpeettomista toimitiloista.
- Teemme yleishallinnon kehittämissuunnitelman ja keskitymme omassa palvelutuotannossa yhteistyössä sovituille osa-alueille.
- Tehostamme matkustamisten hallintaa hyödyntämällä sähköisiä matkanvaraus- ja matkanhallintajärjestelmiä.
- Kehitämme assistentti- ja sihteeripalveluita muodostamalla sihteerirenkaita ja erikoistumalla.

Viestintä

- Toteutamme viestintästrategian linjauksia. Kehitämme Merenkululaitoksen viestintää siten, että se tukee ja vahvistaa julkista rooliaamme merenkulun asiantuntijana.
- Kehitämme edelleen laitoksen ulkoista viestintää tavoitteena parantaa laitoksen julkista kuvaa ja tuoda esille kansantaloudellisia perusteluja.
- Kehitämme laitoksen sisäistä ja ulkoista viestintää ja etenkin kriisiviestintävalmiuksia.
- Kehitämme sisäistä ja ulkoista verkkoviestintää.

Sisäinen tarkastus

- Kehitämme riskienhallintaa ja sovitamme sen MKL:n organisaatioon ja tehtäviin
- Varmistamme MKL:n sisäisen valvonnan asianmukaisuuden ja riittävyyden
- Tuemme Merenkululaitosta tarjoamalla järjestelmällisen lähestymistavan riskienhallintaan ja sisäisen valvonnan varmistamiseen, arviointiin ja kehittämiseen
- Kohdennamme tarkastusta riskisille alueille
- Täydennämme omaa osaamista ulkopuolisilla palveluilla
- Varmistamme johdon sitoutumisen sisäiseen valvontaan ja riskienhallintaan.

Laadunhallinta

- Luomme MKL:lle kattavan ja yhtenäisen toimintajärjestelmän.
- Kehitämme riskienhallintajärjestelmää edelleen.
- Huolehdimme toiminnoissamme ja palvelujen ostoissa yhtenäisten laatuvaatimusten toteutumisesta.

Hankintatoimi

- Toteutamme hankinta- ja kilpailun avaamisstrategian.
- Lisäämme sähköisten menetelmien hyödyntämistä.

Valmiussuunnittelu

- Päivitämme Meriliikennesuunnitelmat hallintomalliuudistuksen toteutuksen mukaisesti
- Päivitämme varautumisohjeen organisaatiouudistuksen toteutuksen myötä

Tutkimus- ja kehittämistoiminta

Merenkululaitoksen t&k-toiminta on viime vuosina painottunut laitoksen toimintaprosessien, palvelujen ja tuotteiden kehittämiseen. Merkittävä osa tästä työstä on liittynyt telemaattisten järjestelmien kehittämiseen ja käyttöönottoon. Tutkimus- ja kehittämisohjelmiin on käytetty

2000-luvun vaihteessa vuosittain noin 1,5 miljoonaa euroa. Parina viime vuonna taso on hieman alentunut.

Vuonna 2003 linjatussa t&k-strategiassa nimettiin painopistealueiksi:

1. Vesitieverkon kehittäminen osana Suomen liikennelogistista järjestelmää
2. Prosessit ja tuotekehitys
3. Turvallisuus ja ympäristö
4. Merenkulun toimintaympäristö ja vesiliikenteen edistäminen
5. ICT-alan uusien mahdollisuuksien hyödyntäminen

Suunnittelukauden t&k-toiminnassa painottuvat entistä enemmän merenkulun turvallisuus ja ympäristövaikutukset. Tätä tutkimusta toteutetaan yhteistyössä Itämeren alueen maiden kanssa. Kotimaassa yhteistyökumppaneita ovat yliopistot ja tutkimuslaitokset. Merenkulun turvallisuuden hallinnan kehittämishanke tulee valmistuessaan antamaan linjauksia myös aihealueen t&k-toimintaan.

Talvimerenkulun tutkimus tulee jatkumaan merkittävänä aihealueena. Tavoitteena on säilyttää Suomessa huippuosaaminen talvimerenkulun alalla. Myös tällä aihealueella on yhteistyö yliopistojen ja tutkimuslaitosten kanssa sekä kansainvälinen yhteistyö, erityisesti Itämeren maiden piirissä merkittävässä roolissa.

Telemaattisia järjestelmiä kehittämällä Merenkululaitos voi lisätä tuottavuuttaan ja taloudellisuuttaan. Samalla asiakkaille voidaan tuottaa entistä laadukkaampia palveluita. On tärkeää, että kehitettävillä järjestelmillä on laajasti yhteinen arkkitehtuuri Suomessa ja mahdollisuuksien mukaan EU:ssa. Järjestelmien kehittämisessä hyödynnetään yhteistyötä hallinnonalalla mm. liikenne- ja viestintäministeriön tutkimusohjelmien puitteissa.

Merenkululaitoksen t&k-strategian mukaisesti tavoitteena on nostaa t & k-toiminnan vuosittainen panostus suunnittelukauden aikana 2 miljoonaan euroon. Vuonna 2003 hyväksytty t&k-toiminnan strategia päivitetään suunnittelukauden aikana Merenkululaitoksen strategiaan painotuksiin perustuen ja ottaen huomioon valmistella olevaan hallinnonalan t&k-strategiaan aikanaan sisällytettävät linjaukset. Merenkululaitoksen t&k-toimintaa tehostetaan kehittämällä projektien ohjauskäytäntöjä ja tehostamalla projektien edistymisen seurantaa.

Verkostoitumista, tiedonvaihtoa ja viestintää kehitetään edelleen sekä hallinnonalan sisällä että tutkimusten tilaajien sekä t&k-palveluja tarjoavien yliopistojen, tutkimuslaitosten ja konsulttien suuntaan. Myös t&k-toiminnan kansainvälistä verkostoitumista kehitetään edelleen.

6 Maksupolitiikka ja kustannusvastaavuus

Merenkululaitoksen toiminnasta on rahoitettu väylämaksuilla noin 75 %, muilla maksuilla noin 7 % ja valtion talousarviomäärärahoilla noin 18 %. Väylämaksulainsäädännön uudistamiseen liittyen vuoden 2006 talousarviossa väylämaksuja ei enää nettobudjetoitu Merenkululaitoksen toimintamenomomentille vaan veronluonteisiin tuloihin momentille 11.19.06 Väylämaksut. Merenkululaitos sai poistuvan tulo-osan rahoituksen talousarviomäärärahoista.

Merenkululaitoksen tavoitteena on ylläpitää annettujen tavoitteiden mukainen ja hyväksytty palvelutaso mahdollisimman alhaisin maksuin. Tämä merkitsee oman toiminnan ja suorituskyvyn jatkuvaa parantamista.

Väylämaksu

Väylämaksun kantamisen perusteena ollut väylämaksulaki uudistettiin lailla, joka tuli voimaan 1.1.2006. Uuden lain mukaan väylämaksut perustuvat edelleen alusten jääluokkiin. Samassa yhteydessä tuli voimaan laki alusten jääluokista ja jäänmurtaaja-avustuksesta (jääluokkalaki). Alusten jääluokat määräytyvät luokituslaitoksen antamien tietojen mukaan ja Merenkulkulaitoksen antamista erillisistä jääluokkatodistuksista on luovuttu. Uudistuksessa lähdettiin siitä, että väylämaksutulojen kokonaistaso pysyy ennallaan. Yksittäisten alusten maksut muuttuvat jonkin verran.

Perustuslakivaliokunnan ottaman kannan perusteella väylämaksu on valtiosääntöoikeudellisesti vero. Tämä tulkinta merkitsee aiemmin nettobudjetoidun väylämaksun muuttumista bruttobudjetoiduksi veroksi. Lakiesityksessä lähdettiin kuitenkin siitä, että väylämaksu on edelleen veroluonteinen maksu, jolla katetaan merenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta, alusliikennepalvelusta sekä jäänmurtaajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneet kustannukset. Vuoden 2006 talousarviossa väylämaksutulot tuloutettiin momentille 11.19.06 ja väylänpidon toimintamenot ja Merenkulkulaitoksen muut toimintamenot ovat momentilla 31.30.21.

Seuraavassa väylämaksun kustannusvastaavuuslaskelmassa vuosien 2007 – 2011 arvioidut kustannukset perustuvat peruslaskelman mukaisiin menoihin ja sisältävät valtiovarainministeriön ennusteen (VM 5/214/2006 Valtioneuvoston kehykset vuosille 2007–2011) mukaiset yleisen hintatason muutokset (kuluttajahintaindeksi 2007 +1,2 %, 2008 +1,5 % ja 2009–2011 + 1,7 %/vuosi). Tuotot ovat vuoden 2006 hintatasossa, mutta niissä on otettu huomioon meriliikenteen ennustettu vuosittainen 2 % kasvu, jonka tulovaikutus on arvioitu vuositasolla 1 %:ksi.

1 000 €	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Laskentakorko</i>	2,4 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %
TUOTOT							
- Väylämaksut	73 820	77 082	78 000	78 800	79 500	80 300	81 100
- Muut tuotot	792	795	490	490	490	490	490
Tuotot yhteensä	74 612	77 877	78 490	79 290	79 990	80 790	81 590
KUSTANNUKSET							
Erilliskustannukset	51 647	54 378	55 759	56 601	57 610	58 672	60 397
Pääomakustannukset	13 490	13 263	12 413	14 010	14 469	13 759	13 537
Yhteiskustannukset	3 517	3 517	3 327	3 377	3 434	3 493	3 552
Kustannukset yhteensä	68 654	71 158	71 498	73 987	75 513	75 924	77 485
Ylijäämä (+)/alijäämä (-).....	5 958	6 720	6 992	5 303	4 477	4 866	4 105
KUSTANNUSVASTAAVUUS %	108,7 %	109,4 %	109,8 %	107,2 %	105,9 %	106,4 %	105,3 %

Liiketaloudellisesta toiminnasta perittävät maksut

Karttatoiminnan tulot ovat maksuperustelain mukaisia liiketaloudellisia maksuja. Karttatoiminta jakaantuu viranomaistoimintaan ja liiketaloudellisiin perustein mitattavaan toimintaan. Liike-

taloudellisin perustein mitattava toiminta (merikarttojen valmistus) on kustannusvastaavaa. Karttatoiminnan tulot koostuvat tuotteiden ja käyttöoikeuksien myynnistä. Suurin osa tuloista perustuu merikarttojen kustannussopimukseen (WSOY). Sopimusta tarkistetaan vuosittain. Karttatoiminnan tulot pysyvät suunnittelukaudella noin 0,6 miljoonan euron tasolla vuodessa.

Muita liiketaloudellisia tuloja ovat lähinnä väylänpitoon, kaluston käyttöön, ulkopuolisiin töihin ja viittatuotantoon liittyvät tulot sekä julkaisut ja painotuotteet. Muita liiketaloudellisia tuloja kertyy noin miljoonaa euroa vuodessa.

Muut maksut

Merenkulun tarkastustoiminnan palvelut ovat maksuperustelain mukaisia julkisoikeudellisia maksuja, joista kertyy tuloja suoritteiden määrästä riippuen 1,6 – 2 miljoonaa euroa vuodessa.

Lupahallinnon osalta toiminta ei tällä hetkellä ole kaikilta osin kustannusvastaavaa, mutta täyteen kustannusvastaavuuteen edetään maksujen tarkistusten ja toiminnan kehittämisen kautta asteittain. Katsastuksissa ja auditoinneissa sen sijaan on saavutettu täysi kustannusvastaavuus maksujen korotusten ja suoritemäärien kasvun kautta.

Saimaan kanavan lupamaksu (0,5 miljoonaa euroa) on erillislakiin eli lakiin ja asetukseen kanavamaksuista perustuva maksu. Suunnittelukauden aikana selvitetään tarpeet ja mahdollisuudet lain ja asetuksen tarkistamiseksi.

Tarkastustoiminnan lisäksi muita julkisoikeudellisia maksuja ovat, alusrekisteriin liittyvät maksut (0,06 miljoonaa euroa) ja luotsi- ja linjaluotsitutkintoihin liittyvät maksut (0,3 miljoonaa euroa).

Tarkastustoiminnan lisäksi muita julkisoikeudellisia maksuja ovat, alusrekisteriin liittyvät maksut (0,06 miljoonaa euroa) ja luotsi- ja linjaluotsitutkintoihin liittyvät maksut (0,3 miljoonaa euroa).

7 Yhteenveto Merenkululaitoksen suunnitelmakauden voimavaroista

7. 1 Rahoitus

Toimintamenot

Merenkululaitoksen toimintamenomomentilta rahoitetaan meri- ja sisävesiväylien väylänpito, talvimerenkulun avustaminen, merikartoitus, meriliikenteen ohjaus ja meriturvallisuustehtävät.

Seuraavassa taulukossa on esitetty peruslaskelmatason rahoitus ja kehittämissuunnitelman rahoitustarve. Kaikki luvut ovat **vuoden 2006 hintatasossa**.

Toimintamenot

(1 000 euroa)	Tot.arvio 2006	TAE 2007	peruslask. TTS 2008	peruslask. TTS 2009	peruslask. TTS 2010	peruslask. TTS 2011	keh.suunn. TTS 2008	keh.suunn. TTS 2009	keh.suunn. TTS 2010	keh.suunn. TTS 2011
Tulot	6 600	5 992	5 992	5 992	5 992	5 992	5 992	5 992	5 992	5 992
Bruttomenot	103 600	100 052	102 522	102 256	101 656	101 656	116 172	113 406	108 026	104 626
Rahoitustarve	96 900	94 060	96 530	96 264	95 664	95 664	110 180	107 414	102 034	98 634

Peruslaskelman luvuissa on otettu huomioon vuoden 2005 alussa käyttöön otetun uuden palkkausjärjestelmän vaikutukset ja polttoaineiden vuosina 2005–2006 tapahtunut hintatason nousu, jotka eivät sisälly valtioneuvoston kevään 2006 kehykseen. Lisäksi on otettu huomioon tuottavuustoimenpiteiden säästöt liikenne- ja viestintäministeriön esityksen mukaisesti lukuun ottamatta sisäisen tuotannon mahdollista ministeriön esityksessä vuodelle 2010 ajoitettua eriyttämistä. Eriyttäminen on ehdollinen toimenpide, josta ei ole vielä tehty päätöksiä. Laitoksen tehtävien peruslaskelmatasoa vastaava vuosittainen toimintamenojen rahoitus on vuoden 2006 hintatasossa kokonaisuudessaan noin 96 milj. euroa. Maksullisen palvelutoiminnan ja muilla tuloilla katetaan noin 6 % menoista ja loput talousarviorahoituksella. Rannikon jäänmurtotoiminnan menot on mitoitettu laskelmassa vuoden 2006 hintatasossa ja 650 toimintapäivän mukaisesti eli nk. leudon talven mukaan. Talvisatamien lukumäärä pysyy nykyisenä eli 23 satamana.

Kehittämissuunnitelmaan sisältyy teemapaketti Meriliikenteen palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen. Se sisältää vesiväylien palvelutason ja turvallisuuden varmistamiseksi sekä meriliikenteen ohjaustoiminnan turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen ja siihen kuuluvat myös merikartoitukseen liittyvät palvelut. Vuodelle 2008 esitetään 8,4 milj. euron ja vuosille 2009–2011 16,7 milj. euron rahoitusta.

Suomen vesiväylillä on lukuisia kohteita, jotka eivät palvelutasoltaan eivätkä turvallisuudeltaan vastaa vesiliikenteen vaatimuksia. Tyypillisesti tällaiset tapaukset ovat väylien madaltumia ja turvalaitteiden sekä kanavien rakenteellisia puutteita. Väylien madaltumien aiheuttama taloudellinen haitta on merkittävä, koska jo 30 cm:n madaltuminen voi pienentää aluksen lastinotokkyä 10–15 % ja lisätä aluskäyntiä kohden kuljetuskustannuksia kymmeniä tuhansia euroja. Lisäksi on kohteita, jotka eivät täytä väyläsuunnittelukriteerejä ja edellyttävät siten kaarteiden oikaisua tai muuta väylätilan väljentämistä. Väylien turvallisuutta voidaan parantaa lisäksi kehittämällä turvalaitetekniikkaa esimerkiksi kaukovalvonta-järjestelmän toteuttamisella.

Meriliikenteen ohjaustoiminnan turvaaminen EU:n ja IMO:n määräysten mukaisesti edellyttää investointeja. EU:n alusliikenteen valvontadirektiivin (2002/59/EY) vaatimusten toteuttaminen on suunnittelukauden alun ja IMO:n merivaroitussuunnitelman ja avusteisen satelliittipaikannusjärjestelmän sekä hätäradioverkon varmistaminen loppukauden keskeisiä hankkeita. Nykyiset järjestelmät ovat elinkaarensa päässä ja vaativat uusimista. VTS-toiminnan keskittämishankkeella ja telemaattisten järjestelmien systemaattisella ylläpidolla parannetaan toiminnan tuottavuutta ja varmuutta liikenteen jatkuvasti lisääntyessä. Merenkulun tukena olevat telemaattiset järjestelmät käsittävät yli 100 sensoria sekä niihin liittyvät yhteydet ja keskuslaitteet, joiden ylläpitoon on järjestelmällisesti panostettava vuosittain niiden toimintavarmuuden takaamiseksi. Ilman jatkuvaa panostusta järjestelmä rapautuu sekä turvallisuus, tuottavuus ja palvelutaso putoavat alle hyväksyttävän tason.

Kehittämissuunnitelmaan sisältyy myös kilpailuttamisen kehittämisohjelma, tuotantotehtävien kehittämisen ja mahdollisen eriyttämisen edellyttämien kehittämistoimenpiteiden sekä t&k-strategian toteuttamisen ja verkkopalvelujen kehittämisen vaatima rahoitus. Kehittämistoimenpiteiden hyödyt näkyvät pitkällä aikavälillä, mutta kehittämistoimenpiteiden avulla saavutettavan tuottavuuden kasvun vaikutuksia on arvioitu myös suunnitelmassa.

Peruslaskelmatason ja kehittämissuunnitelman rahoitustason vaikutukset strategisten tavoitteiden saavuttamiseen on esitetty kohdassa 4.

Isot väylähankkeet

Suunnittelukaudella valmistuu kaksi isoa väylähanketta: Naantalin (2007), Tornion (2007), Vuosaaren (2007) ja Raahen (2008) väylät. Tornio ja Raahen sisältyvät Merenkululaitoksen peruslaskelmaan. Vuosaaren meriväylä rahoitetaan erilliseltä Vuosaaren sataman liikenneväylien rakentamismomentilta. Lisäksi perussuunnitelmaan sisältyy Haminan meriväylän parantaminen sataman tuloväylän osalta. Hanke rahoitetaan vuoden 2007 talousarvioehdotuksen mukaan korottomalla lainalla Haminan kaupungilta. Valtio maksaa lainan takaisin kaupungille vuonna 2010.

Kehittämissuunnitelma sisältää valmisteilla olevan uuden meri- ja sisävesien väyläohjelman mukaiset hankkeet: Uudenkaupungin, Pohjankurun ja Rauman väylien syventämiset.

7.2 Henkilöstö

Laitoksessa on laadittu henkilöstösuunnitelma, minkä mukaisesti henkilöstöä on määrätietoisesti vähennetty. Suunnitelman mukaisesti henkilöstöä vähennetään vuosina 2007 – 2011 yhteensä 84 henkilötyövuotta ja jos sisäinen tuotanto eriytetään, vähennys on 356 henkilötyövuotta. Henkilöstömäärän kehitys on esitetty jäljenpänä olevissa taulukoissa.

Henkilöstön asiantuntijaosaamisen lisääminen, osaamispohjan monipuolistaminen ja kohottaminen ovat keskeisiä henkilöstötavoitteita. On myös pystyttävä varmistamaan osaamisen siirtäminen eläkkeelle lähteviltä seuraajille ja kyky ja halu jatkuvaan kehittymiseen ja oppimiseen.

Laitoksen keskeisiksi kyvykkyyksiksi suunnitelmakaudella on linjattu seuraavat:

- merenkulun substanssin toimintokohtainen hallinta
- merenkulun turvallisuuden hallinta
- hankintaosaaminen
- johtaminen
- tiedon hallinta
- liikennevirtojen hallinta
- sidosryhmäyhteistyö ja viestintä
- asiakkuuden hallinta
- hallintomenettely.

Henkilöstön ikääntyessä työmotivaatiotekijöihin, jaksamiseen ja työkyvyn varmistamiseen kiinnitetään erityistä huomiota. Laitoksen päivitetyt arvot juurrutetaan jokapäiväisiksi toimintatavoiksi. Hyvä esimiestyö, palkkauksen ja palkitsemisen kannustavuus sekä henkilöstön osallistuminen oman työnsä kehittämiseen nousevat keskeiseksi keinoksi hyvien työolojen ja työtyytyväisyyden parantamisessa. Tavoitteena on nostaa työtyytyväisyys indeksiin 3,4.

Merenkululaitoksen henkilötyövuosivähennykset perussuunnitelman mukaisesti, ei sisällä mahdollista sisäisen tuotannon eriyttämistä

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	yht.
LVM		-29	-20	-19	-140	0	-208
MKL:n htv:t	783	754	734	715	575	575	
VM		-29	-42	-60	-60	0	-191
MKL:n htv:t	783	754	712	652	592	592	
MKL		-29	-10	-14	-15	-16	-84
MKL:n htv:t	786	757	747	733	718	702	

Merenkululaitoksen henkilötyövuosivähennykset sisältäen mahdollisen sisäisen tuotannon eriyttämisen

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	yht.
LVM		-29	-20	-19	-140	0	-208
MKL:n htv:t	783	754	734	715	575	575	
VM		-29	-42	-60	-60	0	-191
MKL:n htv:t	783	754	712	652	592	592	
MKL		-29	-10	-307	-5	-5	-356
MKL:n htv:t	786	757	747	440	435	430	

7.3 Omaisuus

Laitoksen hallinnassa olevasta omaisuudesta suurin osa on vesiväyliä ja kanavia. Taseen loppusummassa näkyy isojen väylähankkeiden valmistuminen.

PERUSSUUNNITELMA

Taseen loppusumma Milj. euroa	Tilinpäätös 2005	Tase-ennuste					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Merenkululaitos	265	258	275	278	263	258	247

(1 000 euroa) 1)	Tot.arvio 2006	TAE 2007	peruslask. TTS 2008	peruslask. TTS 2009	peruslask. TTS 2010	peruslask. TTS 2011	keh.suunn. TTS 2008	keh.suunn. TTS 2009	keh.suunn. TTS 2010	keh.suunn. TTS 2011
TULOT (12.31.)										
30. Merenkululaitoksen tulot	0	17	17	17	3 017	17	17	17	3 017	17
MENOT										
30. Merenkululaitos	104 350	108 110	116 080	96 314	103 714	95 714	129 730	119 864	110 084	112 684
21. Merenkululaitoksen toimintamenot (netto)	96 900	94 060	96 530	96 264	95 664	95 664	110 180	107 414	102 034	98 634
76. Maa- ja vesialueiden hankinta	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
78. Eräät vesiväylähankkeet	7 400	14 000	19 500	0	8 000	0	19 500	12 400	8 000	14 000
32. Merenkulun ja muun vesi- liikenteen edistäminen 2)	63 071	67 221	67 221	67 221	67 221	67 221	67 221	67 221	67 221	67 221
41. Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkittyjen lastialusten ja kolmansien maiden välillä liikennöivien matkustaja- alusten kilpailuedellytysten turvaaminen	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985
42. Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten ja autolautt. kilp.edellyt. turvaaminen 3)	21 483	25 283	25 283	25 283	25 283	25 283	25 283	25 283	25 283	25 283
50. Lästimaksuista suoritettavat avustukset	603	953	953	953	953	953	953	953	953	953
60. Joukkoliikenteen palvelujen ostot, korvaukset ja tuet										
64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen	8 766	6 567	6 567	6 567	6 567	6 567	8 894	9 272	9 272	9 272

1) Vuodet 2007-2011 ovat vuoden 2006 hintatasossa. Palkkojen osalta on otettu huomioon uuden palkkausjärjestelmän vaikutukset myös 2008 ja 2009.

2) Merenkululaitoksen budjetoimat momentit.

3) Sisältää ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain lokakuussa 2006 tehdyn muutosesityksen vaikutukset.

Erittely momentin 31.30.21 Merenkululaitoksen toimintamenot peruslaskelmaan sisällytetyistä muutoksista vuosina 2008-2012 verrattuna vuoden 2007 talousarvioesitykseen

Uusi palkkausjärjestelmä			270	574	574	574				
Tuottavuustoimenpiteet			-600	-1 170	-1 770	-1 770				
Polttoaineiden hintatason nousu			2 800	2 800	2 800	2 800				
Yhteensä			2 470	2 204	1 604	1 604				

Erittely momentin 31.30.21 Merenkululaitoksen toimintamenot kehityssuunnitelmaan sisältyvistä muutoksista verrattuna peruslaskelmaan

Meriliikenteen palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen (teemapaketti)							8 350	8 650	4 400	3600
Vesiväylien palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen							4 000	4 000	2 000	2000
Meriliikenteen ohjaustoiminnan turvaaminen							4 350	4 650	2 400	1600
Tuottavuutta parantavat hankkeet							5 300	2 500	1 970	-630
Kilpailuttamisen kehittämisohjelman toteutus							1 100	800	800	100
Väylänpito- ja merikartoitustuotannon kehittäminen ja mahdollinen eriyttäminen							2 500			
T&k-strategian toteuttaminen ja verkko- palvelujen kehittäminen							1 700	1 700	1 700	1700
Tuottavuussäästöt									-530	-2 430
Yhteensä							13 650	11 150	6 370	2 970

Erittely momentin 31.30.78 Eräät vesiväylähankkeet hankkeista

Tornio (sopimusvaltuus 11 M€)	6 900	4 000								
Raahe (sopimusvaltuus 30 M€)	500	10 000	19 500							
Hamina (tae 2007sop.valtuus 8 M€ +alv 1,8)				8 000						
Uusikaupunki (kustannusarvio 10 M€)								10 000		
Pohjankuru (kustannusarvio 2,4 M€)								2 400		
Rauma (kustannusarvio 14 M€)										14 000
Yhteensä	7 400	14 000	19 500	0	8 000	0	0	12 400	0	14 000

Erittely momentin 31.60.64 Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen kehittämissuunnitelmaan sisältyvistä muutoksista verrattuna peruslaskelmaan

Palvelutason säilyttäminen ostopalveluissa							1 580	1 958	1 958	1 958
Avustusten kasvu							447	447	447	447
Yhteysaluslaitureiden kunnossapito							300	300	300	300
Yhteensä							2 327	2 705	2 705	2 705

	TOT. 2005	ENN. 2006	TAV. 2007	peruslask. TTS 2008	peruslask. TTS 2009	peruslask. TTS 2010	peruslask. TTS 2011	keh.suunn. TTS 2008	keh.suunn. TTS 2009	keh.suunn. TTS 2010	keh.suunn. TTS 2011	pitkän aika- välin tavoite
TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA												
Isot väylähankkeet toteutettu	jäljessä aikataulusta	jäljessä aikataulusta	on	on	ei	on	ei	on	on	on	on	on
Kauppamerenkulun huonokuntoisten väylien määrä (km)	629	590	625	650	675	700	725	550	475	400	325	alle 50
Navi-kriteerit täyttävien väylien osuus, %												
kauppamerenkulun väylät	70 %	78 %	84 %	90 %	95 %	100 %	100 %	90 %	95 %	100 %	100 %	100 %
muu vesiliikenne	24 %	28 %	33 %	39 %	46 %	54 %	65 %	39 %	46 %	54 %	65 %	100 %
Helcom-mittausten toteutusaste %	26,5 %	42 %	50 %	58 %	66 %	74 %	82 %	58 %	66 %	74 %	82 %	100 %
Jäänmurtopalvelujen odotusaika, enint. tuntia	2,7	3,3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Ilman odotusta läpikässeiden alusten osuus, %	95	95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95
Alusliikennepalvelujen kattavuus (meriliikennetilannekuva) kauppamerenkulun väylillä	93 %	93 %	95 %	95 %	90 %	85 %	80 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
Suomen sijoittuminen viiden parhaimman maan joukkoon Paris-MOU-jäsenvaltioiden satamavaltiotarkastusten yhteydessä vähiten pysäytettyjen alusten listalla	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Suomen aluevesillä ja suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet, enintään (neljän vuoden keskiarvo)	42	45	43	43	42	41	41	43	42	41	41	alle 40
Kuolemat (MKL:n valvonnassa olevassa) vesiliikenteessä	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toiminnan palvelu- ja laatuasomäärittelyt laadittu asiakastarpeiden pohjalta ja palvelukohtaiset peruspalvelutasomäärittelyt laadittu					on							
Toiminnan laadunhallinta varmistettu (toimintajärjestelmä)					on							
Systemaattinen asiakastytytyväisyyssmittaus järjestetty			on									
TOIMINNALLINEN TEHOKKUUS												
Kilpailuttamisen kehittämissuunnitelma laadittu			on									
Palvelujen hankinta alenevilla reaalkustannuksilla, seuranta toteutettu			on									
Työn tuottavuuden kasvu vuodessa %	2,8 %		2,0 %	1,3 %	1,9 %	2,0 %	2,2 %					keskim. 2%/v
Kokonaistuottavuuden kasvu keskim. vuodessa	7,3 %		2,0 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,0 %	0,6 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	keskim. 2%/v
HENKISET VOIMAVARAT												
Henkilötyövuodet	794	786	757	747	733	718	702					
Työttyvyys (1-5)	3,2		3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4	3,5	3,5	3,5
Sairauspoissaolot, päivää/henkilötyövuosi	10,1	8,4	8,1	7,8	7,4	7,0	6,5	7,8	7,4	7,0	6,5	
T&k-toiminnan osuus toimintamenoista, %	0,6 %	0,8 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %
Sidosryhmätoiminta systematisoitu				on								

Merenkulun valtiontuet***Ulkomaanliikenteen lasti- ja matkustaja-alusten tuki***

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) tarkoituksena on turvata lasti- ja matkustaja-alusten sekä matkustaja-autolauttojen kilpailukyky kansainvälisessä liikenteessä, ja huoltovarmuuden ylläpito kriisitilanteissa Suomen lipun alla olevalla tonnistolla. Merenkululaitos myöntää hakemuksesta kauppa-alusluetteloon merkityille aluksille tukea puoli-vuosittain jälkikäteen valtion talousarvioon varatusta arviomäärärahasta liikenne- ja viestintäministeriön antamien lain soveltamisohjeiden mukaisesti.

Ulkomaanliikenteen alukset						
Toteutuma 2005	Arvio 2006	TTS 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
kpl 100	kpl 109	kpl 109	kpl 109	kpl 109	kpl 109	kpl 109
br-vetoisuus 978 107	br-vetoisuus 1 025 762	br-vetoisuus 1 025 762	br-vetoisuus 1 025 762	br-vetoisuus 1 025 762	br-vetoisuus 1 025 762	br-vetoisuus 1 025 762

Luetteloon merkityt matkustaja-alukset						
Toteutuma 2005	Arvio 2006	TTS 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
kpl 15	kpl 15	kpl 16	kpl 16	kpl 16	kpl 16	kpl 16
br-vetoisuus 393 261	br-vetoisuus 455 845	br-vetoisuus 501 768	br-vetoisuus 501 768	br-vetoisuus 501 768	br-vetoisuus 501 768	br-vetoisuus 501 768

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityt alukset yhteensä						
Toteutuma 2005	Arvio 2006	TTS 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
kpl 115	kpl 115	kpl 116	kpl 116	kpl 116	kpl 116	kpl 16
br-vetoisuus 1 371 368	br-vetoisuus 1 481 607	br-vetoisuus 1 527 530	br-vetoisuus 1 527 530	br-vetoisuus 1 527 530	br-vetoisuus 1 527 530	br-vetoisuus 1 527 530

Ulkomaanliikenteen alusten keski-ikä on noin 20 vuotta ja aluskaluston uusiutuminen on käynnissä. Vuonna 2005 luetteloon merkittyjen alusten lukumäärä pieneni 4 aluksella. Vuoden 2006 syyskuun loppuun mennessä alusten lukumäärä oli edelleen pienentynyt 4 aluksella. Uudisrakennuksia ja korvaavia aluksia on saatu Suomen lipun alle huomattavasti verkkaisemmin kuin aluksia on poistunut ulkomaille. Tukilain muutos (544/2005) tuli voimaan 12.7.2006 annetulla valtioneuvoston asetuksella. Lakimuutos toi tuen piiriin nk. bareboat-alukset, joiden omistaja on ulkomaalainen. Toistaiseksi bareboat-aluksia on rekisteröity tuen piiriin vain kaksi, joista toinen on jo poistunut ulkomaille.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti 16.10.2006 laajentaa matkustaja-alustukea siten, että matkustaja-alusten suoran tuen määrän kytkentä ennakonpidätykseen poistuu ja tuensaajille korvataan vakuutusmaksujen työnantajaosuudet täysimääräisesti 1.1.2007 – 31.12.2009 välisen ajan kustannuksista. Lakimuutos on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana Euroopan yhteisöjen komission hyväksyttyä muutoksen. Tukea arvioidaan maksettavan vuodesta 2007 lähtien 16 matkustaja-alukselle, joista 15 on tällä hetkellä merkitty luetteloon ja yhden uusirakennuksen odotetaan rekisteröityvän Suomen lipun alle alkuvuodesta 2007.

Ulkomaanliikenteen lastialusten ja kolmansien maiden välillä liikennöivien matkustaja-alusten kilpailuedellytysten turvaaminen

Toteutuma 2005 1000 €	TA 2006 1000 €	TAE 2007 1000 €	TTS 2008 1000 €	TTS 2009 1000 €	TTS 2010 1000 €	TTS 2011 1000 €
39 292	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkittyjen matkustaja-alusten ja -autolauttojen kilpailuedellytysten turvaaminen

Toteutuma 2005 1000 €	TA 2006 1000 €	TAE 2007 1000 €	TTS 2008 1000 €	TTS 2009 1000 €	TTS 2010 1000 €	TTS 2011 1000 €
21 700	21 483	25 283	25 283	25 283	25 283	25 283

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten kilpailuedellytysten turvaaminen yhteensä

Toteutuma 2005 1000 €	TA 2006 1000 €	TAE 2007 1000 €	TTS 2008 1000 €	TTS 2009 1000 €	TTS 2010 1000 €	TTS 2011 1000 €
60 992	62 468	66 268	66 268	66 268	66 268	66 268

Lästimaksuista suoritettavat avustukset

Ulkomaanliikenteeseen käytettävästä suomalaisesta ja ulkomaisesta aluksesta, jolla harjoitetaan kauppamerenkulkua Suomeen, on suoritettava kalenterivuositain lästimaksu, joka on 0,10 euroa kerrottuna aluksen nettovetoisuudella. Lästimaksuista annetun lain mukaisia avustuksia maksetaan ammatissaan toimivien merimiesten hyväksi tapahtuvaan huoltotoimintaan ja meripelastustoiminnan edistämiseen. Lästimaksuista annetun asetuksen perusteella Merenkululaitos antaa tarkemmat ohjeet hakumenettelystä ja jakaa harkintansa mukaan avustuksina aina edellisvuoden lästimaksukertymää vastaavan summan.

Lästimaksuista suoritettavat avustukset (1000 euroa)

Toteutuma 2004	Toteutuma 2005	Toteutuma 2006	TTS 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
865	858	603	953	953	953	953	953

Väylämaksuhuojennukset

Väylämaksuhuojennuksiin liittyvät tehtävät poistuivat Merenkululaitokselta vuoden 2006 alusta lukien uuden väylämaksulain voimaan tulon jälkeen. Merenkululaitos ratkaisee väylämaksujen huojentamiseen liittyviä hakemuksia vielä niiden aluskäyntien osalta, joissa maksuvelvollisuus oli syntynyt vanhan väylämaksulain aikana. Väylämaksujen jälkimaksutuksesta aiheutuvia hakemuksia arvioidaan käsiteltävän muutamia kymmeniä tänä ja ensi vuonna.

Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen

Laissa saariston kehityksestä edellytetään valtion hoitavan saariston vakituisen väestön kuljetustarpeet. Merenkululaitoksen yhteysalukset siirtyivät vuoden 2004 alussa Varustamoliikelaitokselle ja Merenkululaitos ostaa yhteysaluspalveluja Varustamoliikelaitokselta ja yksityisiltä yrittäjiltä Turun saariston kulkuyhteyksien järjestämiseksi.

Sellaisille saaristoalueiden asukkaille, joilla ei ole käytettävissään yhteysalusliikennettä, on pyritty säilyttämään kulkumahdollisuudet maksamalla avustuksia yksityisille yrittäjille. Avus-

tukset kohdistuvat Suomenlahden saariston yhteysalusreiteille. Avustettavat vuorot palvelevat kyseisten saaristoalueiden pysyvien asukkaiden henkilö- ja tavarakuljetuksia.

Liikenteen hoidossa pyritään siirtämään painopistettä aikarahtauksista avustettavaan liikenteseen. Siirtyminen avustuksiin mahdollistaa yrittäjien paremman omatoimisuusasteen ja mahdollistaa joidenkin reittien siirron kokonaan kaupallisin perustein ylläpidettäviksi.

Avustettavan liikenteen määrärahatarve on saatujen hakemusten perusteella vuonna 2007 1033 000 euroa. Summa sisältää Nauvo-Seili-Rymättylän reitin siirron avustettavaksi liikenteeksi (reitti ollut vuosina 2003–2006 Eu-rahoitteinen). Reitin matkustajamäärä oli vuonna 2006 noin 16 000. Määrärahatarvetta nostaa Kotka-Pyhtään ja Porvoon reittien viisi vuotta voimassa olleiden sopimuskausien päättymisen ja reittien kilpailuttaminen.

Yhteysalusliikenteen toimivuuden säilyttämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi on valmistettu laituriohjelma, jossa on linjattu tärkeimmät lähivuosien toimenpiteet. Hankeohjelma sisältää laitureiden rapistuneiden puuosien uusimisen, sähköistysten tarkastuksen ja uusimisen sekä keulaporttien ja tihtaalien rakentamisen.

Keulaporttien ja tihtaalien rakentaminen perustuu ensisijaisesti koettuun haittaan ja vaarallisiin lastaustilanteisiin olosuhteissa, joita ei ole alkujaan suunniteltu esimerkiksi ajoneuvojen lastaukseen ja purkuun.

Määrärahan tarve ja arvio palvelujen piirissä olevien vakituisten asukkaiden määrästä ja kokonaismatkustajamäärästä

	Toteutuma 2005	TA 2006	TTS 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Määräraha (1000 €)	8 748	8 054	8 534	8 894	9 272	9 272	9 272
- aikarahtaus	8 262	7 468	7 201	7 561	7 939	7 939	7 939
- avustukset	486	586	1 033	1 033	1 033	1 033	1 033
- laituriohjelma			300	300	300	300	300
Vakituiset asukkaat	1 100	1 100	662	662	662	662	662
Matkustajat	309 328	318 000	121 100	121 100	121 100	121 100	121 100

Merenkulutilastot

Merenkulutilastojen kehittämistä jatketaan vuosille 2007–2011 laaditun Merenkululaitoksen tilastotoimen kehittämisohjelman mukaisesti. Pääpaino on sähköisesti tapahtuvan tiedonkeruun ja sähköisen tilastotietopalvelun tehostamisessa ja laajentamisessa. Myös kotimaan vesiliikennetilastossa siirtymään sähköiseen tiedonkeruuseen, kuten on jo tehty kaikkien muiden meriliikennetilastojen kohdalla. Kaikki tilastojulkaisut tullaan julkaisemaan myös verkossa, mikä vähentää paperijulkaisujen painatusta.

Osallistutaan Suomen virallisen tilaston neuvottelukunnan jäsenenä Suomen virallisen tilastojärjestelmän ylläpitämis- ja kehittämistyöhön, mm. SVT-portaalin toteuttamiseen.

Osallistutaan aktiivisesti EU:n tilastotoimen kehittämiseen EUROSTAT:in puitteissa. EUROSTAT:in muutosvaatimukset toteutetaan myös kansallisissa tilastoissa. EU:n meriliikennetilastoissa otetaan vuonna 2008 käyttöön kaikkien kuljetusmuotojen tilastoille yhteinen tavara-

luokitus NST-2000, mikä aiheuttaa muutoksia sekä PortNetissa että Suomen meriliikenteen tilastoinnissa.

Alusrekisteri

Merenkululaitos pitää alusrekisteriä ja vahvistaa aluskiinnityksiä niiden alusten osalta, joiden kotipaikka on Manner-Suomessa. Ahvenanmaan maakuntahallitus hoitaa vastaavat tehtävät niiden alusten osalta, joiden kotipaikka on Ahvenanmaalla.

Suomen alusrekisteriin merkityt alukset

Lukumäärä	Toteutuma	31.8.	Arvio	TTS	TTS	TTS	TTS
Bruttovetoisuus	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Merenkululaitos	959 1 052 067	961 1 033 291	959 1 052 067	959 1 052 067	959 1 052 067	959 1 052 067	959 1 052 067
Ahvenanmaa	112 599 802	108 525 287	112 599 802	112 599 802	112 599 802	112 599 802	112 599 802
Yhteensä	1 071 1 651 869	1 069 1 558 578	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869